

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Verband für Landtechnik

**Band:** 18 (1956)

**Heft:** 9

**Artikel:** Das landwirtschaftliche Benzin

**Autor:** Piller, R.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1069852>

#### **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:** 17.01.2026

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

# Das landwirtschaftliche Benzin



Bekanntlich hat die 29. Abgeordnetenversammlung, vom 26. November 1956, auf Antrag von Hrn. Marmy, Präsident der Sektion Freiburg, beschlossen, 2 Parlamentarier zu beauftragen, erneut in den eidg. Räten der Schaffung eines landwirtschaftlichen Benzins das Wort zu sprechen (Postulat).

Während der Märzsession hat Hr. Nationalrat Henri Gendre, Mitglied der Sektion Freiburg, folgendes Postulat eingereicht:

«Die Zollgebühren auf dem zu motorischen Zwecken verwendeten Benzin können je nach dem Zweck der Verwendung dieses Treibstoffes ermässigt werden.

So wird beispielsweise das zu nicht motorischen Zwecken verwendete Benzin auf dem Wege der Rückvergütung zu einem äusserst bescheidenen Zollansatz zugelassen.

Desgleichen wird das nachweislich durch die Postverwaltung, die Bundesbahnen und die vom Bund konzessionierten öffentlichen Transportunternehmungen (zur Ausführung der im amtlichen Kursbuch aufgeführten fahrplanmässigen Kurse) verwendete Benzin weniger belastet. Den vom Bunde konzessionierten Luftverkehrsunternehmungen können noch weitergehende Erleichterungen zur Ausführung der im amtlichen Kursbuch aufgeführten Flugkurse gewährt werden.

Ist der Bundesrat angesichts dieser Sachlage nicht auch der Meinung, dass sich die Landwirte zur Bearbeitung der Scholle motorisierter Maschinen sollten bedienen können, ohne dass deren Einsatz durch Gebühren fiskalischer Natur verteuert wird. Es ist allgemein bekannt, dass der für die Landwirtschaft immer empfindlicher werdende Mangel an Arbeitskräften eine entsprechende technische Anpassung und eine geradezu überspannte Motorisierung erfordert. Dementsprechend steigt auch der Benzinverbrauch ständig an. Im Interesse der Niedrighaltung der Produktionskosten bedürfen demnach die Zollansätze für das zu landwirtschaftlichen Zwecken verwendete Benzin einer Revision, die dem Umstand der Nichtverwendung oder der bedeutend weniger häufigen Verwendung der Landmaschinen auf der öffentlichen Strasse genügend Rechnung trägt.»

Die Behandlungen dieses Postulates (Begründung und Beantwortung) wird auf die September-Session erwartet. Nachdem Hr. Alt-Bundesrat Dr. Max Weber in bezug auf die Senkung der Produktionskosten eine durchwegs positive Stellung eingenommen hat (s. Nr. 6/56), dürfte erwartet werden, dass es endlich auch in den zuständigen Amtsstellen des Bundes «zutagen» beginnt. Es wäre sicher nicht zu viel verlangt, wenn sich auch die Abteilung für Landwirtschaft des EVD aus eigener Initiative und ohne fremdes Zutun einmal der Angelegenheit annehmen würde. Leider gibt auch auf diesem Gebiet das Verhalten der Abteilung für Landwirtschaft jenen kritischen Stimmen recht, die sich anlässlich von landwirtschaftlichen Versammlungen häufig hören lassen. Man behauptet nämlich innerhalb des gleichen Eidg. Departementes seien bei Abteilungen ganz verschiedene Einstellungen festzustellen: Die Abteilung für Landwirtschaft z. B. wahre die Interessen des Staates gegenüber der Landwirtschaft, währenddem die Handelsabteilung die Interessen des Handels gegenüber dem Staat wahre. Dem Amt für Sozialversicherung hat sogar der Direktor einer Versicherungsgesellschaft das schmeichelhafte Zeugnis ausgestellt, es halte die Prämienansätze höher als es effektiv nötig wäre (!). Wir fühlen uns nicht berufen, die Richtigkeit dieser Behauptungen zu überprüfen. Wir wollen sogar annehmen, sie basiere auf einer falschen oder zum mindesten einseitigen Betrachtung der Dinge. Es dürfte aber nichts schaden, diese Ansicht eines grossen Teiles der bäuerlichen Bevölkerung einmal öffentlich bekanntzugeben.

Da scheint das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten in Bonn schon eine ganz andere Einstellung einzunehmen, wenn es letzthin in einer Botschaft zu einem «Beihilfegesetz» u. a. schrieb:

«Die deutsche Landwirtschaft steht mit ihren Erzeugnissen im Konkurrenzkampf zum Weltmarkt unter Produktionsvoraussetzungen, die zumeist wesentlich ungünstiger sind als in anderen Ländern. Schwierige Bodenverhältnisse, Hanglagen, Zersplitterung der Fluren, unzweckmässige Gebäude und vor allem auch die klimatischen Vorbedingungen erschweren die Arbeit und führen zur Erhöhung der Produktionskosten.

# *Waschbenzin und Heizoel*

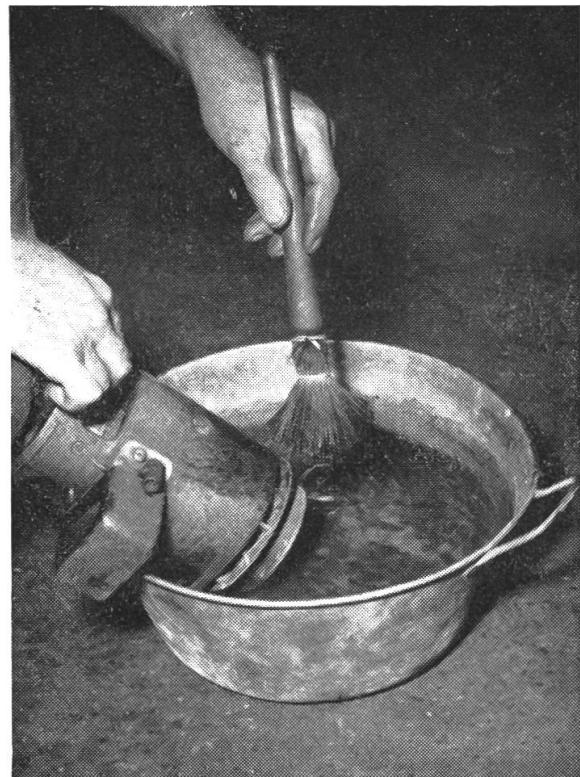
*werden zu*

**Fr. 1.- resp.**

**Fr. -.30**

*je 100 kg*

*verzollt . . .*



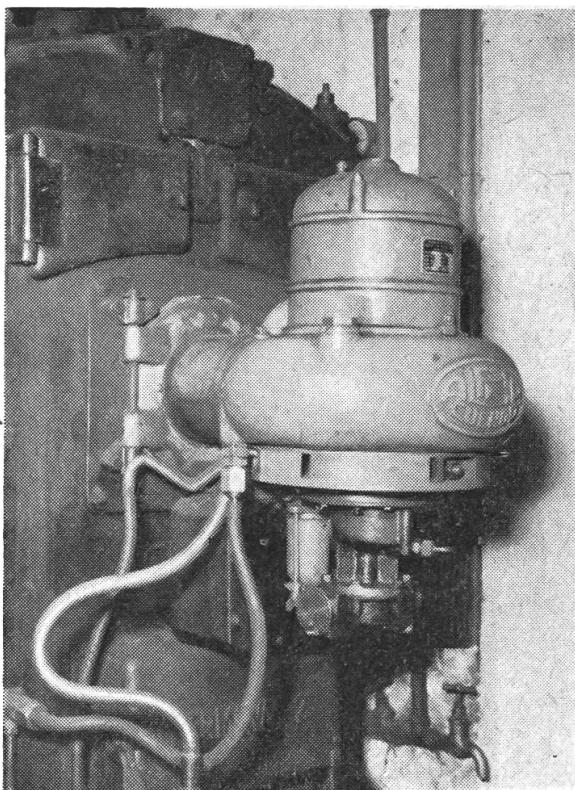
Der deutsche Bauer ist, um konkurrenzfähig zu bleiben, gezwungen, noch rationeller zu arbeiten als bisher. Der Einsatz zweckentsprechender technischer Hilfsmittel für die Feld- und Hofarbeiten hat in den letzten Jahren erstaunlich zugenommen. Die Maschine dringt auch in den Mittel- und Kleinbetrieb mehr und mehr ein.

Der wirtschaftliche Einsatz technischer Hilfsmittel setzt tragbare Betriebsmittelpreise voraus. Dies gilt vor allem für den Treibstoff der Schlepper. Neben der Schiffahrt und der Fischerei gehört die Landwirtschaft zu den Verbrauchern, für die der Dieselkraftstoff durch eine Betriebsbeihilfe verbilligt wird.»

Wird bei uns die Einstellung der zuständigen Bundesinstanzen etwa allzu sehr vom Westen beeinflusst oder handelt es sich einfach um eine jener passiven Einstellungen bürokratischer Provenienz, die auch in andern Ländern ihr Unwesen treiben soll. In der Nr. 116 der Zeitschrift «Motorisation agricole» (Juni 1956) schreibt nämlich die Redaktion unter dem Titel «Wird man sich ewig beklagen müssen?» u. a. folgendes (Uebersetzung durch uns besorgt, Red.):

«Es gehört nicht zu unseren besonderen Vergnügen, Proteste zu schreiben. Es wäre uns viel lieber, ein Loblied auf die Regierung und das Parlament zu singen und uns dabei vom Chor der Engel und von den Klängen der Harfe begleiten zu lassen. Leider haben wir zur Zeit zu derart vielen Klagen Anlass, dass wir es nicht über uns bringen, einzelne unserer Erbitterungen in Schweigen zu hüllen.

Was geschieht beispielsweise zur Zeit auf dem Gebiet des Landmaschinenwesens, ein Gebiet, das uns besonders beschäftigt? Da ist einmal die ungleiche Behandlung der Besitzer von Benzintraktoren und -motoren gegenüber den Besitzern der gleichen aber mit Dieselmotoren ausgerüsteten Maschinen, denen man bekanntlich einen vorteilhafteren Treibstoff-



# ... Der Bauer

*aber . . .*



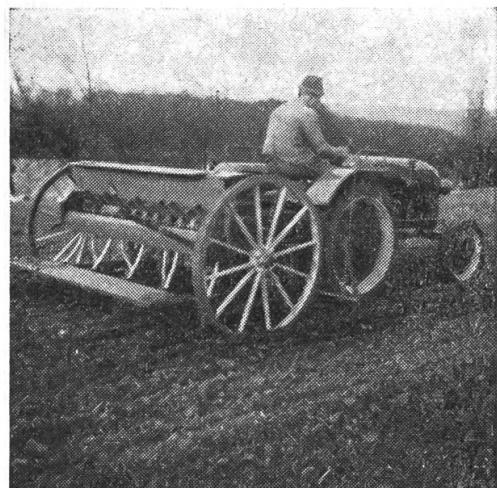
preis zugesteht. Man verstehe uns richtig. Wir haben gegen das landwirtschaftliche Dieselöl absolut nichts einzuwenden. Wir haben diese Vergünstigung ja seit langem gefordert. Aber, man zählt in Frankreich über 200'000 Traktoren und Motoren, die mit Benzin betrieben werden müssen. Man kann ihre Besitzer doch nicht über Nacht bedeutend schlechter stellen als die andern, dies umso weniger als es sich in den meisten Fällen um kleinere Betriebe handelt, die sich wegen der höheren Gestehungskosten keinen Dieselmotor leisten konnten. Es muss etwas geschehen, um diese grobe Ungerechtigkeit zu korrigieren. Es sollte, so scheint uns, die Zollreduktion auf dem landwirtschaftlichen Benzin von 10 auf 15 francs je Liter erhöht werden, wie dies die Fédération Nationale des Syndicats d'exploitants agricoles vorschlagen hat oder wie dies der durch Hrn. Laborbe beim Bureau der Nationalversammlung hinterlegte Gesetzesentwurf vorsieht. Diese Regelung könnte nur provisorischer Natur sein. Sie sollte sich für jede mit Benzin betriebene Landmaschine über eine Zeitspanne erstrecken, die es erlauben würde, die notwendige Amortisation zu tätigen. Auf diese Weise könnte man die Lösung zu einem Problem finden, dessen Vernachlässigung nichts als Groll hinterlassen wird.

Und die Konstrukteure? Glaubt man denn diese könnten von einem Tag auf den andern die Fabrikation umstellen? . . . Das sind Ansichten von Bürokraten, die die Schwierigkeiten in der Industrie nicht kennen, oder bloss glauben zu kennen, oder gar nicht kennen wollen.

Man wird uns entgegenhalten, dass zur Zeit für solche Dinge kein Geld vorhanden sei. Man gestatte uns zu lachen! Es figurieren im Staatsbudget Tausende und aber Tausende von Franken für unnütze, ja sogar skandalöse Ausgaben!»

Diese beiden Auszüge zeigen, dass sich das Ausland notgedrungen mit ähnlichen Problemen befassen muss wie wir. Deutschland hat es verhältnismässig leicht. Es kennt in der Landwirtschaft sozusagen nur einen Treibstoff, das Dieselöl. Wir könnten in der Schweiz diesbezüglich ein gutes Stück weiter sein, wenn am 1. März 1947 die Verbreitung des Dieselmotors nicht durch bürokratische Kurzsichtigkeit unterbunden worden wäre. Auf diesen Tag wurde nämlich der Zollansatz für das zu landw. Zwecken verwendete

*... bezahlt  
eine Zollgebühr  
von Fr. 26.50  
je 100 kg Benzin  
für ...  
... das Pflügen*



*... das Säen  
usw., usw. ...*



*... das Pflanzen*

**wo bleibt da  
die  
Gerechtigkeit ?**



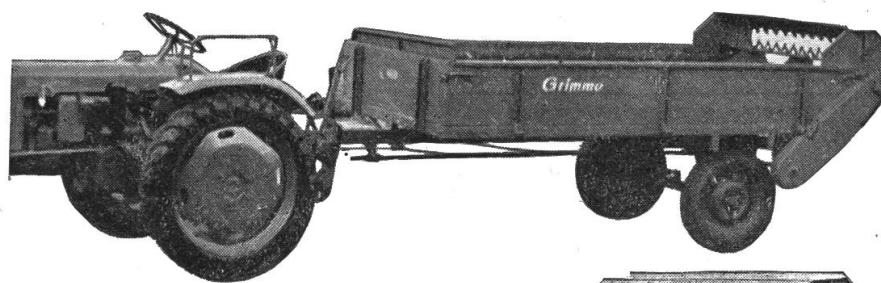
Benzin von 30 Rp. auf Fr. 6.— (2000 %) je 100 kg erhöht. Frankreich kennt das landw. Benzin schon seit längerer Zeit. Es geht dort nur noch um die Erhöhung der Reduktion. Andere europäische Länder und auch amerikanische Staaten kennen das landwirtschaftliche Benzin bekanntlich ebenfalls. Man sollte meinen, dass es mit etwas gutem Willen auch bei uns möglich sein sollte. Wö ein Wille, da ist ein Weg! Wo man die Wegmacher am Werk verhindert, da könnte eines Tages der Wille zu stark werden .... dann wird es für die Bürokraten zu spät sein!

R. Piller

## Bauer!

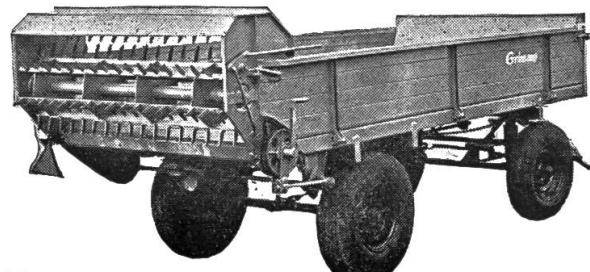
*Die Tage werden kürzer. Siehe nach, ob  
Deine Anhänger und Wagen immer noch  
mit Rückstrahlern versehen sind!*

**Bedenke, es geht um Menschenleben!**



**Der Stallmist-  
streuer für  
alle Betriebs-  
größen**

Lademenge von 2,25 m<sup>3</sup> bis 3,25 m<sup>3</sup>.  
Zugkraftbedarf ab 12 PS. Das Streugerät  
ist leicht abnehmbar, somit haben Sie  
einen Transportwagen für alles, mit Ab-  
ladevorrichtung.



**LOUIS HILTI, SCHAAN FL** Tel. 075 / 21778