

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Verband für Landtechnik

**Band:** 23 (1961)

**Heft:** 15

**Rubrik:** 35. Tätigkeitsbericht des Schweizerischen Traktorverbandes : über die Zeit vom 1. Juli 1960 bis zum 30. Juni 1961. [Fortsetzung]

### **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:** 05.02.2026

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



# 35. Tätigkeitsbericht

des Schweizerischen Traktorverbandes

über die Zeit vom 1. Juli 1960 bis zum 30. Juni 1961.

(1. Fortsetzung)

**Tabelle 2**  
**Veranstaltungen der Sektionen**

Sektionen	T. K.		V. A.		D.		Exk.		Reg.- u. Hauptvers.		Total	
	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.	Anz.	Teiln.		
Aargau	1	42	—	—	—	—	1	180	1	180	3	402
Beider Basel	1	18	—	—	—	—	—	—	1	75	2	93
Bern	28	880	17	1016	—	—	—	—	1	120	46	2016
Berner Jura	—	—	3	120	—	—	—	—	1	56	4	176
Freiburg	7	206	15	907	—	—	—	—	1	140	23	1253
Genf	1	13	—	—	—	—	—	—	1	200	2	213
Graubünden	56	320	12	210	—	—	—	—	—	—	68	530
Liechtenstein	2	50	—	—	—	—	—	—	1	65	3	115
Luzern	3	107	—	—	—	—	1	147	1	102	5	356
Neuenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	1	70	1	70
Nidwalden	—	—	—	—	—	—	—	—	1	65	1	65
Obwalden	—	—	7	420	—	—	—	—	1	40	8	460
St. Gallen	3	78	2	68	—	—	—	—	27	1178	32	1324
Schaffhausen	16	263	1	210	—	—	3	406	1	170	21	1049
Schwyz	—	—	—	—	—	—	—	—	1	60	1	60
Solothurn	3	200	—	—	—	—	—	—	1	38	4	238
Tessin	3	87	—	—	1	85	—	—	1	65	5	237
Thurgau	12	227	6	481	—	—	1	35	1	200	20	943
Waadt	—	—	—	—	—	—	—	—	1	45	1	45
Wallis	1	32	—	—	—	—	—	—	—	—	1	32
Zug	1	20	1	150	—	—	—	—	1	25	3	195
Zürich	15	198	5	741	—	—	6	790	1	185	27	1914
Total	153	2741	69	4323	1	85	12	1558	46	3079	281	11786

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

## 6. Die Veranstaltungen des Zentralverbandes auf technischem Gebiet

Während im Vorjahr dem Maschinenunterhalt volle Aufmerksamkeit geschenkt wurde, fand anfangs März 1961 im «Agro-Center» der Maschinenfabrik Bucher-Guyer AG in Niederweningen ein Instruktionskurs über das Einstellen und Regulieren der wichtigsten 3-Punkt-Anbaugeräte und -Maschinen statt. Mit dieser Veranstaltung wollten wir den Sektionen Richtlinien vermitteln, damit in vermehrtem Masse dezentralisierte Kurse über das Einstellen und Regulieren der genannten Maschinen und Geräte durchgeführt werden. Die Anregung zur Durchführung dieses Kurses stammt von der Sektion Aargau. Das Kursprogramm sah u. a. folgendes vor:

- Der technische Aufbau der 3-Punkt-Aufhängung (3-PA)
- Die prinzipielle Anwendung der 3-PA
- Das Einstellen und Regulieren der 3-P-Pflüge
- Das Einstellen und Regulieren der übrigen 3-P-Maschinen und -Geräte.

Den Herren Referenten H. H o p p e l e r, F. K o b e l und U. B a u m g a r t n e r (Worb), sowie der Firma Maschinenfabrik Bucher-Guyer AG danken wir erneut bestens.

## 7. Die übrigen technischen Belange

bildeten vor allem Gegenstand der Beratungen der Technischen Kommission. Auf der Traktandenliste ihrer 2 Sitzungen standen u.a. folgende Punkte:

- Entwurf zu einem Bundesratsbeschluss über landw. Motorfahrzeuge, gewerbliche Arbeitsmaschinen und Ausnahme-Fahrzeuge.
- Sonderbehandlung der Landwirtschaft hinsichtlich des zur Finanzierung der Nationalstrassen erhobenen Zollzuschlages auf Benzin und Dieselöl.
- Vorschläge für eine einheitliche Fahrtechnik bei Zwei- und Einachs-Traktoren.
- Vorschläge an die Konstrukteure.

## 8. Die Organe und Kommissionen

tagten zur Beratung der im vorliegenden Bericht gestreiften Probleme wie folgt:

Delegierte	1 mal	Technische Kommission	2 mal
Zentralvorstand	1 mal	Rechnungsprüfungskommission	1 mal
Geschäftsausschuss	3 mal	Ständiger Revisor	6 mal

Mehrere Geschäfte wurden auf schriftlichem Wege erledigt.

## 9. Der Umfang der Arbeiten auf dem Zentralsekretariat

Die ab Dezember 1960 zahlreich eingegangenen Rückstrahlerbestellungen, die langwierigen Verhandlungen über das Norm-Zuteilungsverfahren (Rückvergütung des zur Finanzierung der Nationalstrassen erhobenen Zollzuschlages auf Benzin und Dieselöl), die Durchberatung der Entwürfe zu einem BRB über landwirtschaftliche Motorfahrzeuge und Anhänger sowie Krankheit beim Personal störten den normalen Ablauf der Sekretariatsarbeiten beträchtlich. Es handelte sich dabei um zusätzliche Belastungen, dem der bescheidene Mitarbeiterstab nicht mehr gewachsen war. Soweit sie überhaupt aufzutreiben waren, musste nach Aushilfen Ausschau gehalten werden. Die nachstehende zahlenmässige Erfassung der Geschäftsvorfälle vermag nur einen oberflächlichen Einblick in die Tätigkeit des Sekretariates zu gewähren. (Die Zahlen in Klammern beziehen sich auf das Vorjahr.)

Geschäftsvorfälle:		– Anzahl Seiten	73 252 (68 262)
Briefe	3249 (2415)	Uebriger Drucksachen-	
116 zweisprachige Zirkulare und		versand	1265 (623)
Vervielfältigungen		Paket-Versand	1216 (390)
– Gesamtauflage	30 062 (16 677)	Fakturen-Versand	1410 (798)

Buchhaltung:		Kassabelege	214 (172)
Postgiros	2054 (1191)	Uebrige Belege	1027 (1100)

Daneben musste die Mitglieder- und Abonnentenkartothek mit über 28 000 Karten fortlaufend nachgeführt und bereinigt werden. Der Expedition der Zeitschrift sind mindestens monatlich die von den Sektionen gemeldeten Mutationen bekanntzugeben.

Den tüchtigen Mitarbeiterinnen des Zentralsekretariates, Fräulein Liliane P a c c a u d, Frau Charlotte F r a n k (halbtagsweise angestellt) und Fräulein Marianne W e r n l i (Lehrtochter ab 1.4.61), danken wir für den strengen Einsatz und die zuverlässige Mitarbeit bestens.

## 10. «Der Traktor und die Landmaschine»

Unsere Zeitschrift hat während des Geschäftsjahres den 23. Jahrgang angetreten. Die Auflagen sind der Mitgliederzahl entsprechend gestiegen und erreichten im Juni 1961 folgende Zahlen:

deutsche Ausgabe	23 500
französische Ausgabe	8 000
italienische Ausgabe	300 (vervielfältigt).

Bei einzelnen Nummern, die der Mitgliederwerbung dienten, wurde die Auflage um 2—3 Tausend erhöht. Die nachfolgende Tabelle 3 vermittelt einen Ueberblick über den Umfang der Zeitschrift während der letzten 10 Jahre. Die anlässlich der 34. Delegiertenversammlung vom 29. Oktober 1960 in Locarno beschlossene Erhöhung der jährlichen Nummern von 12 auf 15, wirkte sich im Berichtsjahr um 2 zusätzliche Nummern (Februar, März) aus. Die dritte zusätzliche Nummer wird im September 1961 erscheinen. Diese Neuerung, die einem von seiten der Inserenten gehegten Wunsch um Erhöhung auf 24 Nummern entgegenkommt, wird vermutlich auch in Zukunft beibehalten werden können.

**Tabelle 3**

**Seitenzahl der Zeitschrift seit 1950**

### a) «DER TRAKTOR und die Landmaschine»

Jahrgang	Text-Seiten	Inseraten-Seiten	Total Seiten
1950	260	188	448
1951	187	205	392
1952	260	220	480
1953	292	184	476
1954	392	384	740
1955	395	321	716
1956	508	328	836
1957	450	362	812
1958	418	390	808
1959	433	415	848
1960	435	445	880

b) «LE TRACTEUR et la machine agricole»

Jahrgang	Text-Seiten	Inseraten-Seiten	Total Seiten
1950	182	98	280
1951	161	119	280
1952	192	144	336
1953	236	132	368
1954	311	189	500
1955	361	183	544
1956	481	175	656
1957	422	210	632
1958	390	210	600
1959	389	199	588
1960	418	258	676

c) «IL TRATTORE e la macchina agricola»

1959	98
1960	99

Wie aus der Tabelle 3 hervorgeht, hat die Seitenzahl der Inserate erneut zugenommen. Wir möchten nicht verfehlen, allen Inserenten für die bezugte Treue bestens zu danken. Danken möchten wir aber auch dem Inseratenacquisiteur, Herrn E.A. Hofmann, Ober-Steinmaur/ZH, für seinen steten unermüdlichen Einsatz.

Ein aufrichtiges Wort des Dankes verdienen auch unsere treuen Mitarbeiter. Sie dürfen für ihre vorzügliche Arbeit der vollen Anerkennung unserer Organe und Leser sicher sein. In diesen Dank schliessen wir das Schweiz. Institut für Landmaschinenwesen und Landarbeitstechnik (IMA) ein, dessen Personal die Zeitschrift mit der Beilage «IMA-Mitteilungen» (5. Jahrgang) wertvoll ergänzte.

## 11. Das Auskunfts- und Beratungswesen

Die Mitglieder benützen nach wie vor gerne die Möglichkeit, sich auf dem Zentralsekretariat kostenlos schriftlich, telefonisch oder unter vier Augen beraten zu lassen. **Auskünfte** allgemeiner oder rechtlicher Natur erteilen wir meistens selber. Das **Maschinenberatungswesen** haben wir bekanntlich vor Jahren an das IMA delegiert. Während der Berichtszeit hat dieses Institut für uns 97 (70) ausführliche Beratungen vorgenommen. Wir danken den Mitarbeitern des IMA für diese Arbeitsentlastung bestens. **Expertisen** über das Garantie- und Reparaturwesen sowie Beratungen technischer Natur besorgten die HH. A. Wydler, Rüschlikon, H. Beglinger, Meggen und L. Moos, Schongau. Wir danken diesen Herren für ihre äusserst wertvolle Mitarbeit.

## 12. Finanzielles

Ueber das finanzielle Ergebnis des Geschäftsjahres gibt ein separater Bericht ausführlich Auskunft. Da dieser jedoch nur den Herren Delegierten und Mitgliedern des Zentralvorstandes zugestellt wird, mögen zur Orientierung der Mitglieder wenigstens folgende Angaben dienen: Die deutsche

Ausgabe der Zeitschrift schliesst bei 182 262.90 Einnahmen u. Fr. 181 801.95 Ausgaben mit einem Reingewinn von Fr. 460.95 ab. Bei der französischen Ausgabe stehen Fr. 75 621.35 Einnahmen Fr. 72 960.65 Ausgaben gegenüber, was einen Betriebsgewinn von Fr. 2 660.70 ergibt. Beim Technischen Dienst übersteigen die Einnahmen mit Fr. 85 790.55 die Ausgaben um Fr. 5 135.50. Beim Zentralsekretariat sind die Einnahmen mit Fr. 215 126.75 um Fr. 8 190.50 grösser als die Ausgaben. Somit ergibt sich bei insgesamt Fr. 558 801.55 Einnahmen und Fr. 542 353.90 Ausgaben ein Reingewinn von Fr. 16 447.65. Da dieser Reingewinn zur Aeufnung des Kapitals verwendet wird, erreicht das Verbandsvermögen am 30. Juni 1961 einen Stand von Fr. 61 582.88, zuzüglich einen zweckgebundenen Fonds von Fr. 4 907.95. Wem dieser Kapitalbestand hoch erscheinen mag, der möge bedenken, dass eine schweizerische Organisation unbedingt über eine genügend grosse Finanzreserve verfügen muss. Dem ständigen Rechnungsrevisor, Herrn H. H a e f e l i, Windisch, und den beiden ordentlichen Revisoren, den Herren L. d e B u m a n, S c h m i t t e n F R und F. W i d m e r, Ardon/VS, danken wir für die Uebernahme und Ausübung ihres Mandates bestens.

### **13. Treibstoff- und Oelanalysen**

Von der Möglichkeit, Treibstoffe und Motorenöl mit einem Gutschein unserer Organisation bei der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt für Industrie, Bauwesen und Gewerbe (EMPA) in Zürich unentgeltlich prüfen zu lassen, wurde von 19 (16) Mitgliedern aus 7 Sektionen benützt. 15 Analysen betreffen Motorenöllieferungen, 2 Dieseltreibstoff, 1 Benzin und 1 Traktorenpetrol. Zwei Oellieferungen wurden beanstandet, da es sich um Premium- statt um HD-Oel handelte. Beim Petrol stellte die EMPA Leucht- statt Motorenpetrol fest. In allen 3 Fällen handelte es sich um Verwechslungen bei der Lieferfirma. Bei einer Dieselprobe wurden Verunreinigungen durch Wasser und Rost festgestellt. In diesem Fall wird der Fehler auf der Seite des Traktorbesitzers zu suchen sein (unrichtige Lagerung).  $\frac{2}{3}$  der Kontrollen waren in Ordnung. Die Analysen tragen somit ebenfalls dazu bei, das Vertrauensverhältnis zwischen Lieferant und Verbraucher zu festigen.

### **14. Verkehrserziehung der Traktorführer und Erhöhung der Betriebssicherheit**

Unsere Anstrengungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit gingen weiter. So führten wir die im Jahre 1955 begonnene Aktion zur besseren **Kennzeichnung der landw. Anhänger und Wagen bei Nacht** fort. Wegen des anfänglich auf den 1. Jan. 1961 in Aussicht gestellten Bundesratsbeschlusses über landwirtschaftliche Motorfahrzeuge und Anhänger erreichten die Bestellungen besonders in den Monaten Dezember 1960 bis März 1961 ein Ausmass, dem der bescheidene Personalbestand nicht mehr gewachsen war. Es wurden während des Geschäftsjahres 26 592 (12 077) Rückstrahler zu verbilligtem Preis abgegeben. Damit erreicht die Abgabe seit 1955 einen Stand von 115 581 Rückstrahlern.



**Kurse und Vorträge zur Hebung der Betriebssicherheit** (siehe Tabelle 2) führten vor allem die Sektionen Bern (17), Freiburg (15), Graubünden (12), Obwalden (7), Thurgau (6) und Zürich (5) durch. Nachdem der erwähnte Bundesratsbeschluss kurz nach Schluss des Geschäftsjahres, d. h. am 18. Juli 1961, erlassen wurde, wird die Aufklärung darüber und damit das Vortragswesen über die Verkehrssicherheit im kommenden Winter besonders stark einsetzen.

Da der genannte Bundesratsbeschluss vorsieht, dass jugendliche Traktorfahrer im Alter von 14–18 Jahren eine theoretische Fahrprüfung bestehen müssen, haben wir unser Ehrenmitglied, Herrn Hermann Beglinger, Meggen, ersucht, zuhanden der Kantone und Sektionen das zur Vorbereitung und Durchführung dieser **theoretischen Prüfungen** notwendige «Material» zu sammeln. Herr Beglinger hat seine Aufgabe mit viel Arbeitseifer und grosser Sachkenntnis erfüllt. Wir werden bis Ende Oktober 1961 in der Lage sein, den zuständigen kantonalen Amtsstellen konkrete Vorschläge und den Sektionen wertvolle Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Herrn Beglinger sprechen wir für seinen jugendlichen Einsatz unsern aufrichtigen Dank aus.

Die im Jahre 1958 erschienenen zusätzlichen Nummern 3a, 6a und 9a der **Verbandszeitschrift** betitelt «Es geht um Menschenleben, auch um das Deine!» fanden weiterhin aufmerksame Leser. Während des Berichtsjahres enthielt sozusagen jede Nummer der Zeitschrift Beiträge oder zum mindesten Leitsätze über Betriebssicherheit und korrektes Verhalten auf der Strasse.

Mit einem Hinweis auf die folgenden Tabellen 4 und 5 glauben wir behaupten zu dürfen, dass unsere Bemühungen, wie auch jene der Abteilung Unfallverhütung des IMA, nicht erfolglos waren. Bei ihrer Betrachtung muss selbstverständlich die Tabelle 6 über die Zunahme des Traktorbestandes genügend gewürdigt werden.

**Tabelle 4**  
**Beteiligung der Traktoren an Strassenverkehrsunfällen**

Landwirtschaftstraktoren				
Jahr	Traktorbestand	Beteiligte Traktoren	% nach Bestand	% nach Anz. Unfälle
1946*	14'700	293	2,00	0,89
1947*	16'000	301	1,88	0,68
1948*	17'400	320	1,84	0,66
1949*	18'600	277	1,49	0,55
1950*	19'500	323	1,66	0,55
1951	19'000	238	1,25	0,37
1952	21'971	287	1,31	0,41
1953	24'229	297	1,22	0,40
1954	24'894	311	1,25	0,38
1955	29'709	381	1,28	0,44
1956	33'149	357	1,07	0,47
1957	36'998	360	0,97	0,47
1958	41'172	450	1,09	0,56
1959	45'083	463	1,02	0,54
1960	48'890	533	1,09	0,56

\* Industrietraktoren inbegriffen.

### Industrietraktoren

1951	1'008	137	13,6	0,21
1952	1'027	190	18,5	0,28
1953	1'118	182	16,5	0,24
1954	1'106	181	16,4	0,22
1955	1'149	208	18,0	0,24
1956	1'174	165	15,0	0,22
1957	1'106	136	12,3	0,17
1958	1'088	116	10,7	0,14
1959	1'102	102	9,3	0,12
1960	1'102	96	8,7	0,10

Am 30. September 1960 zählte man in der Schweiz (inkl. Fahrräder mit Hilfsmotor und Landwirtschaftstraktoren) insgesamt 913 996 Motorfahrzeuge. Die einzelnen Motorfahrzeugarten waren wie folgt an den 95 120 registrierten Unfallobjekten beteiligt:

**Tabelle 5**

#### An Strassenverkehrsunfällen in der Schweiz beteiligte Objekte \*)

	1957	1958	1959	1960
Eisenbahn	177	161	183	199
Strassenbahn	1132	1118	1164	1121
Car/Omnibus	785	836	901	889
Personenwagen	39803	44022	48061	55669
Lastwagen	6700	6514	6783	8207
Landwirtschaftlicher Traktor	360	450	463	533
Industrietraktor	136	116	102	96
Motorrad	7288	6467	5769	5098
Motorroller	3706	3928	4338	4571
Fahrrad mit Hilfsmotor	2073	2415	2908	3466
Fahrrad	7214	7121	7168	7385
Fuhrwerk	341	372	284	291
Handwagen	84	93	62	72
Fussgänger	6078	6006	5979	6748
Sportschlitten	52	49	48	35
Tiere	484	462	445	510
Andere	178	166	218	230
<b>Total</b>	<b>76591</b>	<b>80296</b>	<b>84876</b>	<b>95120</b>

\*) Ohne Unfälle mit blossen Sachschaden bis 200 Franken.

Wir schliessen diesen Abschnitt mit der dringenden Bitte an alle Mitglieder, in den Anstrengungen zur Hebung der Betriebssicherheit im allgemeinen und der Strassenverkehrsdisziplin im besonderen nicht nachzulassen. Wenn wir eine gewisse Sonderstellung der Traktorbesitzer und -führer auch im neuen Strassenverkehrsgesetz und seinen Ausführungsbestimmungen beibehalten wollen, so muss die Anzahl der an Strassenverkehrsunfällen beteiligten landw. Motorfahrzeuge jährlich abnehmen. Den vielen bekannten und unbekannten Fahrzeugführern, denen die Sicherheit am Herzen liegt, und die nichts unterlassen, um sie zu fördern, danken wir aufrichtig.



## **15. Der Unterhalt der landw. Traktoren und Maschinen**

Im 32. Tätigkeitsbericht wiesen wir u. a. darauf hin, dass auf vielen Landwirtschaftsbetrieben der Unterhalt der Maschinen einiges zu wünschen übrig lasse. Wir leiteten alsdann mit einem Instruktionskurs einen entsprechenden Feldzug ein. Nachdem auf diesem Gebiet bereits letztes Jahr bei einzelnen Sektionen ein schöner Erfolg zu verzeichnen war, können wir mit grosser Genugtuung feststellen, dass von den 153 technischen Kursen, die die Sektionen während des Winters 1960/61 durchführten, 83 der Maschinenpflege und dem Maschinenunterhalt gewidmet waren. Wir danken den Sektionen für den erfreulichen Einsatz und bitten sie, auf diesem Gebiet mit den Bemühungen nicht nachzulassen, denn es fallen jährlich noch zu viele Tausende von Franken dem Rost zum Opfer.

## **16. Der Bundesratsbeschluss über landwirtschaftliche Motorfahrzeuge und Anhänger**

Ende Oktober 1960 erschien der erste Entwurf zum genannten Bundesratsbeschluss (verbunden mit weiteren Bestimmungen über gewerbliche Arbeitsmaschinen und Ausnahmefahrzeuge) zur Vernehmlassung. Der Geschäftsleitende Ausschuss und die Technische Kommission unterzogen den Entwurf an der gemeinsamen Sitzung vom 12. November 1960 einer gründlichen Prüfung. Die Sektionen, denen wir die Unterlage ebenfalls zustellten, hatten Gelegenheit, ihre Stellungnahme vorher bekanntzugeben. In unserer Eingabe vom 18. November 1960 an das Eidg. Justiz- und Polizeidepartement verwiesen wir auf bestimmte Härten, die in der Folge zum Teil gemildert wurden. In den Ende November und anfangs Dezember folgenden Beratungen innerhalb der ausserparlamentarischen Expertenkommission kam es zu einer erneuten heftigen Auseinandersetzung über Fahrprüfung und Ausweis für die Führer von landw. Motorfahrzeugen. Mit Hinweisen über beobachtetes undiszipliniertes Verhalten einiger Traktorführer wurde kategorisch die Fahrprüfung für sämtliche Führer von zweiachsigen landw. Motorfahrzeugen verlangt. Wir konnten die Situation mit dem Kompromissvorschlag retten, das Mindestalter von 16 auf 14 Jahre herunterzusetzen und dafür bei Jugendlichen zwischen 14 und 18 Jahren eine theoretische Fahrprüfung zu verlangen.

Obwohl der Bundesratsbeschluss erst am 18. Juli 1961 erlassen wurde, erlauben wir uns, bereits in diesem Bericht eine kurze Urteilsbildung: Es muss beim heutigen intensiven Strassenverkehr Verständnis dafür aufgebracht werden, dass für den Gesetzgeber die Sicherheit auf der Strasse richtungsweisend sein musste. Unter diesem Gesichtspunkte betrachtet, werden wir bestimmte Neuerungen begreifen. Die Erfahrung wird zeigen, ob die nun obligatorischen Schlusslichter an den 2-achsigen Motorfahrzeugen dem überaus strapaziösen Einsatz standhalten werden, oder ob sie für die Landwirte zur ständigen Schikanenquelle durch die Polizei werden. Die klare Abgrenzung der erlaubten und unerlaubten Transporte begrüssen wir. Sie entspricht den bisherigen Bestimmungen der Oberzolldi-

reaktion. Die Strafbestimmungen sind äusserst scharf gehalten. Dies gilt besonders auch für den Fall der Vornahme unerlaubter Transporte. Die Sektionen werden ab November 1961 Kurse durchführen müssen, um die jugendlichen Führer von landw. Motorfahrzeugen auf die ab 1. Januar 1962 vorgesehene theoretische Fahrprüfung vorzubereiten. Wir werden ihnen bis dahin die nötigen Unterlagen zur Verfügung stellen.

Abschliessend glauben wir mit ruhigem Gewissen behaupten zu dürfen, dass wir bei der heutigen Sachlage das Menschenmögliche getan haben, um die Sonderstellung der landw. Motorfahrzeuge, soweit sie beim heutigen Verkehr verantwortet werden darf, in die neue Gesetzgebung hinüberzu retten. Es liegt nun an den Führern von landw. Motorfahrzeugen, die Sonderstellung durch korrektes Verhalten beizubehalten.

## **17. Die Befreiung der Treibstoffe vom Zollzuschlag zur Finanzierung der Nationalstrassen**

Im Bundesratsbeschluss vom 29. September 1960 war u. a. vorgesehen, zur Deckung des Anteils des Bundes an die Kosten der Nationalstrassen einen zweckgebundenen Zollzuschlag von 7 Rappen je Liter Treibstoff zu erheben. Es war zudem beabsichtigt, die Land- und Forstwirtschaft sowie die Berufsfischerei von diesem Zuschlag zu befreien. Dabei ging der Bundesrat von der Annahme aus, dass die Gefahr einer missbräuchlichen Verwendung weitgehend vermieden werden sollte. Er dachte an eine Zollrückerstattung, womit für die Ausarbeitung des Verfahrens eine bestimmte Richtlinie gegeben war. Mit den Vorbereitungsarbeiten wurde eine kleine Arbeitsgruppe beauftragt, bestehend aus Vertretern der Eidg. Oberzolldirektion, der Abteilung für Landwirtschaft, des Schweiz. Bauernverbandes, des IMA und des Schweiz. Traktorverbandes. Obwohl wir uns für eine Rückerstattung nach dem sich bisher bewährten Nachweisverfahren einsetzten, kam nur das sog. Normverfahren, d. h. die Rückerstattung auf Grund bestimmter Normalmengen an Treibstoffen, in Frage.

Da Ende Dezember 1960 gegen den genannten Bundesratsbeschluss das Referendum zustande kam, und anlässlich der Volksabstimmung von anfangs März 1961 der vorgesehene Zollzuschlag von 7 Rappen je Liter verworfen wurde, sieht der Entwurf zum neuen Bundesbeschluss in Artikel 2 wiederum die Befreiung vom fünfräppigen Zuschlag der zu land-, forst- und fischereiwirtschaftlichen Zwecken verwendeten Treibstoffe vor. Das von der genannten Arbeitsgruppe bis in alle Einzelheiten ausgearbeitete Projekt ist ausführungsreif. Es darf damit gerechnet werden, dass das neue Rückerstattungsverfahren ab 1962 zur Anwendung kommen wird. Da beim Benzin die Zollrückerstattung nunmehr für 5 Rappen je Liter möglich sein wird, ist nicht einzusehen, warum diesem Treibstoff die übrige, dem Diesel, Petrol und White-Spirit gewährte Begünstigung versagt bleibt. Wir hoffen bestimmt, dass damit der Weg zum längst geforderten landw. Benzin frei wird und inskünftig die bisher unerfreulichen Diskussionen mit der Eidg. Ober-

zolldirektion unterbleiben können. Die Vertreter der Abteilung für Landwirtschaft dürfen für die feste Haltung anlässlich der bisherigen Verhandlungen des Dankes der Landwirte sicher sein. Aber auch die Vertreter der Eidg. Oberzolldirektion verdienen für die objektive und loyale Einstellung volle Anerkennung.

### 18. Kriegswirtschaftliche Vorsorge

Die starke Zunahme der Motorisierung der schweizerischen Landwirtschaft beschäftigt die Organe unseres Verbandes schon seit Jahren. Der Koreakrieg, die Suezkrise und die Ereignisse in Ungarn haben zur Genüge gezeigt, welche katastrophalen Folgen eine längere Unterbindung der Treibstoffzufuhr für die schweizerische Landwirtschaft haben könnte. Die nachstehenden statistischen Angaben illustrieren die Berechtigung unserer Befürchtungen:

Maschinenarten	Bestand in den Jahren		
	1939	1955	1960
Traktoren	8 207	33 707	48 890
Geländefahrzeuge	—	3 201	
Mähdrescher	—	ca. 300	
Motormäher (inkl. 1-Achser)	8 724	67 241	
Motorspritzen	500	11 393	
Bodenfräsen	1 323	4 137	

Seit 1948 empfehlen wir unsern Mitgliedern das Anlegen von möglichst grossen Reserven an flüssigen Treibstoffen. Im Jahre 1951 versuchten wir ihr Interesse erneut auf feste Treibstoffe (Holzgas) zu lenken. Der gewünschte Erfolg blieb leider aus. Die Tatsache, dass der Betrieb mit Holzgasgeneratoren nach dem bisherigen Stand der Technik nebst einigen anderen Nachteilen vor allem zusätzliche Arbeit erfordert, mag die negative Einstellung der Traktorbesitzer beim schon damals grossen Mangel an Arbeitskräften entschuldigen.

Aus diesem Grunde betrieben wir in den Jahren 1954/55 zusammen mit der Schweiz. Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe (SGSM) Studien über die Verwendung reiner Alkohole und Alkoholgemische in Petrol-Traktoren. Die Ergebnisse sind in bezug auf das Technische und die Verwendung in der Praxis durchwegs positiv ausgefallen. Die finanzielle Frage, d.h. die Abgabe dieser Treibstoffe zu angemessenen Preisen, blieb ungelöst.

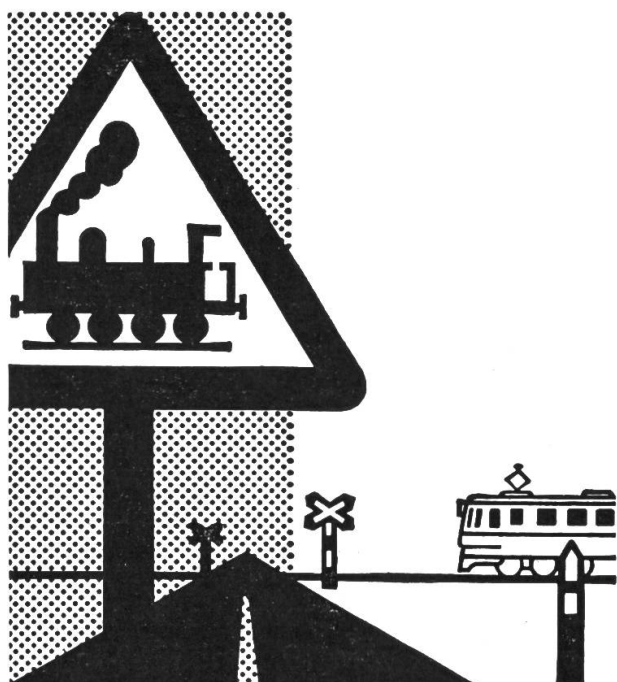
Im Schosse der Schweiz. Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe (SGSM), wiesen die Schweizerische Forstwirtschaftliche Zentralstelle, der Schweiz. Bauernverband und unsere Organisation verschiedentlich auf die dringende Notwendigkeit hin, die im vergangenen Krieg mit dem Ersatztreibstoffwesen gemachten Erfahrungen nicht der Vergessenheit anheimfallen zu lassen, sondern sie aufzufrischen und technische Verbesserungen anzustreben. Diese wiederholten Vorstösse veranlassten die genannte Gesellschaft, die Vertreter ihrer Mitgliederorganisationen anlässlich der 28. ordentlichen Generalversammlung, vom 10. Juni 1960 in Lu-

zern, mit einem von Hrn. Ing. Nordström gehaltenen Referat über die neuesten Erfahrungen mit Holzgasanlagen in Schweden orientieren zu lassen. Die an diesem Vortrag bekanntgegebenen technischen Neuerungen vermochten die Zuhörerschaft derart zu interessieren, dass die Durchführung einer Studienreise nach Schweden beschlossen wurde. Diese fand in der Folge vom 9. bis 16. September 1960 statt. Unser Verband war daran durch den Präsidenten der Techn. Kommission vertreten.

Ab Mitte Juli 1961 werden wir am Innerschweizerischen Technikum in Luzern (Ing. R. T o g n o n i) Leistungsmessungen an Motoren mit schwedischer Diesel-Gasausrüstung vornehmen. In der Folge, d. h. im Herbst 1961, werden mindestens zwei mit schwedischen Holzgasgeneratoren ausgerüstete Traktoren auf Landwirtschaftsbetrieben eingesetzt. Zusammen mit der SGSM und der EMPA werden wir in einem Jahr Forschungsarbeiten mit Ersatztreibstoffen betreiben. Es ist zudem vorgesehen, gleichzeitig auf dem Gebiet des Ersatztreibstoffes eine genügende Anzahl von Kursleitern und Praktikern auszubilden.

Es wird uns gelegentlich angeraten, das reichlich komplizierte und unbequeme Ersatztreibstoffwesen fallen zu lassen und dafür die Reservehaltung flüssiger Treibstoffe zu fördern. Wir glauben, dass dies einer kurzsichtigen Einstellung gleichkäme und dass man auch auf diesem Gebiet das eine tun und das andere nicht lassen soll. Man darf nicht vergessen, welche Unmengen an Treibstoff beim heutigen Stand der Motorisierung Armee und Landwirtschaft benötigen. Sobald sich die zuständigen Bundesbehörden u. a. über die Möglichkeit des zollfreien Lagerns und die Gewährung zinsfreier Darlehen geäußert haben, werden wir uns auch des Problems vermehrter, wenn nötig gemeinschaftlicher, Lagerung annehmen. Wir sind der Abteilung für Landwirtschaft des EVD dankbar, dass sie auf diesem Gebiete unsere Sorgen teilt und unsere Bemühungen unterstützt.

(Fortsetzung folgt)



---

## Unbewachte Bahnübergänge

Beim Bahnübergang sei klug  
und achte auf den Zug.

---