Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik

Band: 29 (1967)

Heft: 5

Rubrik: 40. Tätigkeitsbericht des Schweizerischen Traktorverbandes : über die Zeit vom 1. Juli 1965 bis zum 30. Juni 1966 [Schluss]

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: 11.08.2025

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

40. Tätigkeitsbericht

des Schweizerischen Traktorverbandes
über die Zeit vom 1. Juli 1965 bis zum 30. Juni 1966

(Die Zahlen in Klammern nach einer Zahl beziehen sich in der Regel auf das Vorjahr) (Schluss)

---

14. Treibstoff- und Oelanalysen

Die Möglichkeit, Treibstoffe und Schmiermittel oder deren Zusätze unentgeltlich mit einem durch das Zentralsekretariat ausgestellten Gutschein bei der Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt (EMPA) in Dübendorf prüfen zu lassen, wurde von 8 (12) Mitgliedern aus 5 (6) Sektionen benützt.

Mit Ausnahme von zwei Fällen, gaben die durchgeführten Analysen zu keinen Beanstandungen Anlass. Bei den zwei Fällen konnte nicht einwandfrei nachgewiesen werden, ob die Ware «verschmutzt» geliefert wurde oder ob die «Verschmutzung» (Wasser) auf dem Landwirtschaftsbetrieb erfolgte.

Es kann den Landwirten nicht genügend oft und nicht genügend eindringlich empfohlen werden, Treibstoffe und Schmieröle äusserst reinlich zu lagern und damit umzugehen. Besonders beim Dieselbetrieb (verstopfte Düsen) ist absolute Reinlichkeit am Platze.

15. Vorsorge im Hinblick auf Versorgungsschwierigkeiten

Die Holzgasversuche gingen während des Berichtsjahres sozusagen ausschliesslich in der Praxis weiter und zwar auf dem Betrieb des Hrn. Lambert Moos in Schongau. Vertreter der eidgenössischen Behörden, der Schweiz. Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe (SGSM) und unserer Techn. Kommission I konnten sich am 1. Juni 1966, anlässlich einer Vorführung, über das gute Funktionieren der beiden Traktoren (Hürlimann mit Hürlimann-Motor und Bührer mit Fordmotor) überzeugen. Es wurden mit beiden auf Holzgas umgebauten Traktoren praktische Arbeiten verrichtet, die vom Motor gelegentlich viel Leistung verlangten. So wurde u. a. mit einem Kreisel-Mäher dichtes und hohes Gras gemäht. Trotz der beträchtlichen Fahrgeschwindigkeit bis zu 15 km/h arbeiteten die mit Holzgas/Dieseltreibstoff betriebenen Traktoren einwandfrei und ohne die geringste Störung. Ebenso störungsfrei wurde Heu an Schwaden gelegt, gepresst und geladen.

Herrn Lambert Moos danken wir für die mit dem praktischen Ausprobieren verbundene Mehrarbeit bestens. Mit viel Sachkenntnis, Fingerspitzengefühl, Interesse und gelegentlich mit grosser Geduld verfolgt er die Bewährungsprobe der Holzgas-Traktoren. Als Nachtrag zur letztjährigen Orientierung lassen wir nachstehend einen Kurzbericht über seine weiteren Beobachtungen mit dem umgebauten Bührer-Traktor mit Fordmotor folgen:

«Beim Pflügen

Anfänglich schien es dem Traktorführer mühsam, den mit Gasgenerator- und Filter-Anlage ausgerüsteten Traktor beim Pflügen mit einscharigem Anbaupflug zu lenken. Er gewöhnte sich jedoch rasch an die zusätzliche Belastung der Vorderachse und die weiteren Besonderheiten dieser Traktorausrüstung. Für das Pflügen gibt der Motor genügend Leistung ab. Da diese Arbeit den Motor gleichmässig beansprucht, entwickelt der Generator eine äusserst konstante Gasabgabe. Die stundenlang andauernde gleichmässige Energieabgabe wirkt sich überhaupt sehr günstig auf den Holzgasbetrieb aus. Der in der Regel feuchte Gasfilter wird dabei trocken. Teerbildung ist demnach ausgeschlossen. Bei dieser Arbeit bemerkt der Traktorführer deutlicher als bei jeder andern Arbeit, wie der Stoffilter durch das Ansetzen von Staub nach und nach und immer mehr gasundurchlässig wird. Die Frischluftzufuhr muss immer seltener und spärlicher mittels Luftmischdüse ergänzt werden. Sobald die Anlage sozusagen keine Frischluft mehr benötigt, darf die Filterreinigung nicht mehr hinausgeschoben werden.

Beim Kultivieren

Es war für mich persönlich eine Freude, mit diesem «Gespann» (Holzgastraktor mit angebautem Kultivator) stundenlang auf dem Acker im Kreise herumzufahren. Man musste nur zum Holzeinfüllen anhalten, sonst konnte man immer mit Vollgas fahren. Auf dem Traktor wurde es dabei allerdings heiss. Das Kühlwasserthermometer stieg bis auf 95° C. Nicht selten stieg Dampf aus dem Kühlerüberlaufrohr. Es ist dies darauf zurückzuführen, dass die Luft bereits im Gaskühler heiss wird und nachher noch durch den Wasserkühler strömt. Der Luftventilator weist nur zwei Flügel auf. Durch das Anbringen von 2 oder 4 zusätzlichen Flügeln könnte die Wassertemperatur herabgesetzt werden. Für leichte Arbeiten ist allerdings der Ventilator mit 2 Flügeln vorteilhafter.

Die Geschwindigkeit bei dieser Arbeit betrug rund 5 km/h. Ich versuchte durch plötzliches Umschalten von Holzgas auf Diesel zu fahren. Es war nicht möglich, beim Dieselbetrieb in einem höheren Gang zu fahren. Diese enorme Leistungsabgabe der HG-Anlage ist dem Dauerbetrieb zuzuschreiben.

Beim Holzführen im Winter

Ganz gegenteilige Beobachtungen und Erfahrungen wurden bei dieser Arbeit gemacht. Beispiel: Abfahrt bei einer Aussentemperatur von —10° C. Fahrt in den Wald (20 Minuten). Aufladen von Holz und Verrichten anderer Waldarbeiten (2 Stunden). Heimfahrt (20 Minuten). Holzverbrauch für diese Arbeit: 1—2 Harassen Hackholz. Ich beobachtete, dass bei diesen Arbeiten der Stoffilter feucht wurde und die Teerbildung an der Grenze des Zulässigen war»

Danken möchten wir aber auch Hrn. Prof. R. Tognoni vom Zentralschweizerischen Technikum in Luzern, der ebenfalls die praktischen Versuche leitet und die notwendigen Vergleiche mit den Prüfstandmessungen anstellt. Wegen Arbeitsüberlastung ist es ihm gegenwärtig nicht möglich, hierüber einen Bericht zu schreiben. Wir werden im nächsten Rechenschaftsbericht

darauf zurückkommen. Schliesslich möchten wir nicht unterlassen, den eidgenössischen Behörden für die finanzielle Unterstützung der Versuche bestens zu danken.

Die in den beiden letzten Berichten erwähnten Bemühungen im Hinblick auf das Anlegen vermehrter Treibstoffreserven konnten leider nicht weiter vorangetrieben werden, weil die in Aussicht gestellten Richtlinien über den Gewässerschutz noch nicht vereinheitlicht werden konnten. Es bleibt uns somit nichts anderes übrig, als unsere Mitglieder erneut aufzufordern, Treibstoffreserven für mindestens ein Jahr anzulegen.

16. Verkehrserziehung und Erhöhung der Betriebssicherheit

Der Tabelle 2 kann entnommen werden, dass die Sektionen trotz den erschwerten Bedingungen (Seuchenzug) des vergangenen Winters 152 (319) Kurse im Hinblick auf die theoretische Prüfung der jugendlichen Fahrer (14—18jährige) von landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen mit 5055 (7520) Teilnehmern durchgeführt haben. Das ist äusserst erfreulich. Die Sektionen verdienen dafür ein ganz besonderes Lob, geht es doch um das Wertvollste, nämlich um die Gesundheit und das Leben der Mitglieder und der übrigen Mitmenschen. Hier müssig zuzusehen, hiesse unsere Aufgabe verkennen. Es ist auch nicht in Ordnung, wenn wir die Verkehrserziehung der Jugendlichen einfach dem Staate überlassen. Die Verwaltung, in unserem Falle ein kantonales Strassenverkehrsamt oder eine kantonale Strassenverkehrspolizei, würde die erste sein, die strengere Massnahmen verlangen würde, sobald die Verkehrsdisziplin der Fahrer von landw. Motorfahrzeugen zu wünschen übrig liesse. Es würde sie wenig kümmern, dass sie, respektive einzelne Beamte, durch unzweckmässige Verfügungen Schuld am unbefriedigenden Zustand sind.

Mit der ständigen Anpassung des Instruktionsmaterials (die Schrift Nr. 9 erschien während des Berichtsjahres in 3. Auflage und die Fragebogen wurden vor Jahresfrist überarbeitet) bemühen wir uns, den Sektionen ihre verantwortungsvolle Arbeit zu erleichtern.

Allen, denen die Verkehrserziehung der Jugendlichen ans Herz gewachsen ist, vor allem den sich aufopfernden Kursleitern und Organisatoren, danken wir für den strengen Einsatz bestens. In diesen Dank einschliessen möchten wir die Beamten und Verkehrspolizisten der zahlreichen kantonalen Strassenverkehrsämtern, die mit unseren Sektionen auf vorbildliche Art und Weise zusammenarbeiten.

In der Zeitschrift «DER TRAKTOR und die Landmaschine» streifen wir sozusagen in jeder Nummer Probleme des Strassenverkehrs. Wie aus der Tabelle 2 hervorgeht, haben 4 Sektionen nebst den Kursen für die Jugendlichen noch 21 (35) regionale Versammlungen mit Vorträgen über die Verkehrssicherheit durchgeführt. Diesem Beispiel sollten diejenigen Sektionen folgen, welche bisher auf diesem Gebiet noch wenig getan haben. Dabei wollen wir nicht unerwähnt lassen, dass die ländliche Bevölkerung heute

auch durch die Automobilistenorganisationen erfasst wird. An sämtlichen Kursen der Zentren I und II weist das Instruktionspersonal auf die Gefahren der Strasse und bestimmter Maschinen hin.

Die nachstehenden Tabellen 6, 7 und 8 beweisen, dass die Bemühungen zur Hebung der Verkehrssicherheit auch im vergangenen Jahr nicht wertlos waren. Das soll uns anspornen, in den Bemühungen nicht nachzulassen. Bei dieser Gelegenheit wollen wir die tatkräftige Unterstützung der Abteilung Unfallverhütung des IMA und der kantonalen Zentralstellen für Unfallverhütung nicht vergessen. Ihre Arbeit sei ebenfalls gebührend anerkannt.

Tabelle 6

Beteiligung der Traktoren an Strassenverkehrsunfällen

Landwirtschaftstraktoren

Jahr	Traktorbestand	Beteiligte Traktoren	% nach Bestand	% nach Anz. Unfälle
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
1961	52,700	526	0,99	0,52
1962	59'000	476	0,82	0,46
1963	63'000	514	0,81	0,49
1964	67'000	549	0,81	0,51
1965	68'000	512	0,75	0,48

Industrietraktoren

Jahr	Traktorbestand	Beteiligte Traktoren	% nach Bestand	% nach Anz. Unfälle
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	2,24
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
1961	1'179	82	6,9	0,08
1962	1'336	158	11,7	0,15
1963	1'468	69	4,7	0,07
1964	1'678	138	8,6	0,12
1965	1'817	147	8,1	0,13

Tabelle 7 **An Strassenverkehrsunfällen in der Schweiz beteiligte Traktoren (1965)**
(Die Zahlen in Klammern beziehen sich auf das Jahr 1964)

Kantone	Landw. Trakt.		Industrietrakt.	
Zürich	47	(52)	29	(31)
Bern	72	(76)	18	(12)
Luzern	30	(19)	5	(2)
Uri	1	(2)	1	(1)
Schwyz	9	(14)	1	(2)
Obwalden	2	(6)	—	(—)
Nidwalden	1	(4)	—	(—)
Glarus	3	(—)	—	(1)
Zug	5	(9)	2	(2)
Fribourg	41	(28)	1	(1)
Solothurn	15	(11)	5	(4)
Basel-Stadt	2	(1)	11	(11)
Basel-Land	8	(8)	12	(6)
Schaffhausen	3	(10)	2	(3)
Appenzell A.-Rh.	4	(3)	1	(—)
Appenzell I.-Rh.	1	(—)	—	(—)
St. Gallen	32	(44)	3	(4)
Graubünden	14	(22)	3	(6)
Aargau	41	(46)	14	(15)
Thurgau	25	(27)	4	(1)
Tessin	17	(12)	3	(4)
Vaud	65	(70)	9	(18)
Valais	50	(67)	5	(3)
Neuchâtel	20	(12)	14	(4)
Genève	4	(6)	4	(7)
Total	512	(549)	147	(138)

Tabelle 8 **An Strassenverkehrsunfällen in der Schweiz beteiligte Objekte (1965)**
(Die Zahlen in Klammern beziehen sich auf das Jahr 1964)

Eisenbahn	228	(262)
Strassenbahn	826	(970)
Car / Omnibus	932	(959)
Personenwagen	73712	(71210)
Lastwagen	9854	(9915)
Landw. Traktor	512	(549)
Industrietraktor	147	(138)
Motorrad	1827	(2107)
Motorroller	2070	(2614)
Kleinmotorrad	2001	(2343)
Motorfahrrad	3407	(3494)
Fahrrad	3507	(4097)
Fuhrwerk	105	(124)
Handwagen	39	(—)
Fussgänger	6618	(6574)
Sportschlitten	61	(33)
Tiere	418	(427)
Andere Objekte	419	(420)
Total	106683	(106236)

Eidgenössisches Statistisches Amt

17. Die Gesundheit der Fahrer landw. Motorfahrzeuge

Mit Genugtuung stellen wir fest, dass die Traktorsitze im Verlaufe der beiden letzten Jahre eine wesentliche Verbesserung erfahren haben. Unsere langjährigen Forderungen sind demnach nicht umsonst gewesen. An den Traktoren, die neu in Verkehr gesetzt werden, sind sozusagen keine Sitze der früheren Bauart mehr anzutreffen. Die nach den bisherigen Erkenntnissen geeigneten Traktorsitze weisen heute auf:

Sitzfederung und -dämpfung:

- Parallelogrammführung
- weiche Federung
- Einstellmöglichkeit für verschiedene Fahrergewichte
- genügende Dämpfung.

Ausformung des Sitzes:

- 3–5° rückwärtige Neigung
- Rückenstütze ca. 240 mm über dem zusammengedrückten Polster
- seitliche Abstützung
- Polster nicht zu weich.

Sitzlage und -verstellbarkeit

- Sitzfläche nicht 400 mm über Plattform,
- Verstellbarkeit (mittels Hebelgriff) in Längsrichtung (± 75 mm).

Die in den letzten Berichten angekündigte Technische Verordnung zum Strassenverkehrsgesetz (SVG) wurde noch nicht erlassen. Aus diesem Grunde können wir noch nichts Bestimmtes über die Zulassung der Sturzverdecke festhalten. Die Hauptsache dürfte sein, dass unsere seinerzeitige Eingabe an die Unterabteilung Strassenverkehr des Eidg. Justiz- und Polizeidepartementes positiv behandelt wurde. Es erscheint tatsächlich etwas sonderbar, dass die Sturzverdecke beispielsweise im flachen Holland obligatorisch und im Bergland Schweiz verboten sind. Gleichzeitig mit diesem Hinweis möchten wir aber auch betonen, dass wir gegen ein Obligatorium sind. Es soll sich jeder Traktorbesitzer nach freiem Ermessen für die Anschaffung eines Sturzverdeckes entschliessen können. Nötigenfalls liegt es an unseren Sektionen und an uns, die Traktorbesitzer von den Vorteilen dieser Verdecke zu überzeugen.

18. Strassenverkehrs-Gesetzgebung

Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, ist die Strassenverkehrs-Gesetzgebung noch nicht vollumfänglich unter Dach. Es fehlen noch die Technische und die Administrative Verordnung. Besonders das Fehlen der ersteren, veranlasst die Hersteller und Berater in ihren Planungen und Aeusserungen vorsichtig zu sein. Es wäre an der Zeit, dass diese Lücke in der Gesetzgebung nun endlich geschlossen würde.

Wer hoffte, die neue Strassenverkehrs-Gesetzgebung würde nun für das Gebiet der ganzen Schweiz eine einheitliche Durchführung bringen, sieht sich leider getäuscht. So wird beispielsweise die Kennzeichnung von Ausnahmefahrzeugen (Mähdrescher, Strohpressen) verschieden gehandhabt. Es sollte zudem nicht notwendig sein, diese Ausnahmebewilligungen jährlich zu erneuern. Es scheint uns, dass es mindestens bei Saisonmaschinen möglich sein sollte, eine Ausnahmebewilligung bei gleichbleibendem Besitzer unbeschränkt auszustellen.

Wir hatten nach vorheriger Fühlungnahme mit der zuständigen Techn. Kommission, resp. mit dem Geschäftsleitenden Ausschuss, Gelegenheit, zu folgenden Punkten Stellung zu nehmen:

— Typenprüfung von Fahrzeugen und Einzelteilen
— Ordnungbussen für Uebertretungen im Strassenverkehr
— Reflektierende Kontrollschilder.

19. Besteuerung der landw. Ausnahmefahrzeuge

Da besonders für die landw. Ausnahmefahrzeuge in den einzelnen Kantonen verschieden hohe Verkehrssteuern bezahlt werden müssen, haben wir am 23. Juni 1966 hierüber eine Umfrage angestellt. Das Ergebnis wird voraussichtlich im August 1966 bekanntgegeben werden können. Da die Verwaltung bei Meinungsverschiedenheiten zu Vergleichszwecken gerne das Ausland herbeizieht, sei uns der Hinweis gestattet, dass beispielsweise Deutschland, Belgien, Holland und Oesterreich für die landw. Motorfahrzeuge keine Verkehrssteuer kennen. Bei der derzeitigen Tendenz, die Verkehrssteuern zu erhöhen, dürfte diese Feststellung nicht überflüssig sein. Wir ersuchen die Sektionsvorstände, einer überforderten Erhöhung der Verkehrssteuern für die landw. Motorfahrzeuge in diesem Sinne entgegen zu wirken.

20. Die Erhebung eines Zollzuschlages auf den Treibstoffen zur Finanzierung der Nationalstrassen

Die im Verlaufe des Vorjahres zusammen mit dem Schweiz. Bauernverband angestrebten Aenderungen sind mehrheitlich berücksichtigt worden. Sie sind umschrieben in der Verfügung des Eidg. Finanz- und Zolldepartementes vom 20. September 1965. Sie können in 3 Punkte zusammengefasst werden, nämlich:

- Vereinfachungen
- Aenderungen von Verbrauchsnormen und der damit zusammenhängenden Verfahrensbestimmungen
- Aenderungen anderer Verfahrensbestimmungen.

Den Vereinfachungen grundsätzlicher Art sind insofern Grenzen gesetzt, als für Benzin und Dieselöl bekanntlich verschiedene Zollansätze bestehen. Als spürbare Vereinfachung wird auf dem Treibstoffverbrauch für Drittpersonen keine Zollrückerstattung mehr vorgenommen. Die Rückerstattung kommt demnach dem auftraggebenden Landwirtschaftsbetrieb zugute. Wer Arbeiten für Drittpersonen ausführt, kann dafür einen höheren Arbeitslohn verlangen, so dass durch diese Verfahrensänderung entgegen der Meinung vieler Lohnunternehmer niemand geschädigt wird. Die Anrechnung des Treibstoffes der Kleinmaschinen (Benzin) am Dieselnormverbrauch war bisher einer der Hauptgründe für die zu niedrige Rückvergütung. Nunmehr erfolgt bei Betrieben mit Dieseltraktoren nicht mehr die Umwandlung der vollen Kleinmaschinennorm für Benzin, sondern nur noch generell

15 %. In den Nichttraktorbetrieben wurde versucht, eine bessere Trennung der Einachstraktoren von den Motormähern (auf Grund des grünen Kontrollschildes) zu erwirken. Schliesslich werden die Betriebe mit mehr als zwei Treibstoffarten nun ebenfalls nach dem Normverfahren behandelt.

Unter Berücksichtigung des stärkeren Mechanisierungsgrades erfolgte eine Neuberechnung der Verbrauchsnormen für die verschiedenen Gruppen von Kulturarten. Eine bessere Berücksichtigung der Ackerbaubetriebe ergab sich durch die Aenderung des Faktors für das offene Ackerland.

Die Aenderungen anderer Verfahrensbestimmungen betreffen die Alpkorporationen, die Petrol/White-Spirit-Fahrzeuge, sowie die gemeinschaftliche Maschinen- und Fahrzeughaltung.

Wir danken allen Personen, die an der Verbesserung des bisherigen Verfahrens mitgewirkt haben. Wir sind froh, dass auf unseren Vorschlag hin, auch vier praktizierende Landwirte mitgewirkt haben. So kam die Praxis besser zum Wort. Anderseits mussten die Praktiker einsehen, dass man beim Zollrückvergütungsverfahren bestimmte und gelegentlich komplizierte Faktoren mitberücksichtigen muss.

21. Der Zollansatz für Landwirtschaftstraktoren

Bekanntlich wurde mit Bundesratsbeschluss vom 28. März 1958 und mit Wirkung ab 1. April 1958 die Einfuhrkontingentierung für Landwirtschaftstraktoren aufgehoben und der Zollansatz von Fr. 20.— auf Fr. 100.— je 100 kg erhöht. Dieser Beschluss gab damals viel zu schreiben und noch mehr zu diskutieren. Im Verlauf der Jahre ist dieser Zollansatz für Traktoren aus den EFTA-Ländern auf Fr. 20.— und für die Traktoren aus den EWG-Ländern auf Fr. 80.— gesunken.

Was man uns seinerzeit nicht zugestehen wollte, haben ganz oder teilweise überstaatliche Gebilde erreicht oder aufdiktiert. Wir warten auf den Augenblick, da die Zollansätze zuerst ausgeglichen und dann verschwunden sein werden. Letzteres dürfte nämlich eher der Fall sein, als die positive Behandlung einer diesbezüglichen Eingabe.

22. Motor- und Zapfwellen-Messungen an Vierrad-Traktoren

Um der an der 29. Delegiertenversammlung (26. November 1955) erfolgten Intervention der Herren Sektionspräsidenten Georges Pottu (Genf) und Samuel Wüthrich (Beider Basel) gerecht zu werden, veröffentlichten wir im «Traktor» die Ergebnisse verschiedener Motor- und Zapfwellenmessungen. Es war dies in den Nr. 3/57 (30 Motor- und Zapfwellenmessungen), 3/63 (21 Leistungsbedarfsangaben), 11/64 (15 Motor- und Zapfwellenmessungen). Beim IMA liegt ein weiterer Bericht über 8 Motor- und Zapfwellenmessungen vor, der in den «IMA-Mitteilungen» 10/66 erscheinen wird. Wir danken dem IMA für die vielen Messungen, die durch eine ansehnliche Reihe von OECD-Messungen ergänzt werden können.

Bei dieser Gelegenheit erinnern wir an die zusätzliche Nummer 2a/1966 des «Traktor» («Katalog 1966 der landw. Motorfahrzeuge»), die die PS-Angaben von 119 Vierrad-Traktormodellen, 24 landw. Kombinationsfahrzeugen, 12 Geländefahrzeugen und 63 Einachs-Traktoren, Motormähern, Motorhacken und Motorfräsen enthält.

Im vorletzten Bericht konnten wir mit Genugtuung festhalten, dass sozusagen sämtliche bedeutenden Firmen dazu übergegangen sind, die Motorleistung in DIN-PS anzugeben. Leider fangen wieder einige Firmen an, CUNA- oder SAE-PS anzugeben. Es sei daher daran erinnert, dass die PS nach CUNA-Norm 5—10 % und jene nach SAE-Norm 12—20 % niedriger sind als die PS nach DIN-Norm.

23. Gemeinschaftlicher Landmaschineneinsatz

Mit dem grundsätzlichen Beschluss der 39. Delegiertenversammlung, die Maschinengemeinden in Form einer Technischen Kommission III unserer Organisation anzugliedern, dürfte der gemeinschaftliche Maschineneinsatz einen vermehrten Auftrieb erhalten. Der Geschäftsleitende Ausschuss hat auftragsgemäss die nötigen Vorbereitungen getroffen, so dass mit der Konstituierung der TK III durch die 40. Delegiertenversammlung die Arbeit aufgenommen werden kann. Unsere Zeitschrift hat bereits in der Nr. 8/66 mit der Werbung zugunsten des gemeinschaftl. Maschineneinsatzes begonnen.

24. Schweiz. Institut für Landmaschinenwesen und Landarbeitstechnik (IMA)

Der kürzlich erschienene 19. Jahresbericht des IMA hält u. a. fest, dass während des Jahres 1965 insgesamt 2481 (2412) Beratungen vorgenommen wurden und zwar 704 (736) schriftliche, 1757 (1647) mündliche oder telephonische und 20 (29) an auswärtige Mitarbeiter delegierte. Zudem wurden 50 (45) Einzelprüfungen und 3 (6) Untersuchungen vorgenommen. Im «Traktor» veröffentlichten wir ein Verzeichnis der periodisch erschienenen Prüfberichte. Die nunmehr im 11. Jahrgang erscheinenden «IMA-Mitteilungen» bereichern nach wie vor als Beilage unsere Zeitschrift. Wir danken den Mitarbeitern des Institutes für die wertvolle Mitarbeit.

25. Internationale Zusammenarbeit

Die nunmehr seit 5 Jahren innerhalb des Verbandes der europäischen Landwirtschaft (CEA) bestehende Arbeitsgruppe für Mechanisierungsfragen in der Landwirtschaft tagte erneut vom 16.—18. Juni 1966. Zur Diskussion standen folgende Punkte:

- Die Mechanisierung des Feldfutterbaues
- Landtechnische Forschung und Veröffentlichungen für die Praxis
- Die Betriebskosten eines 35 PS-Schleppers
- Die Haftpflichtversicherung der Schlepper
- Typenbereinigung der Landtechnik.

Ueber die Betriebskosten eines 35 PS-Schleppers haben wir bereits vor Jahresfrist berichtet. Herr F. Zihlmann vom IMA hat seine

vergleichenden Darstellungen dadurch wirklichkeitsnäher gestaltet, dass er die Umfrage wiederholte und auf zwei Traktortypen bezog. Diese Ende März 1966 angestellte Erhebung bezog sich auf folgende Typen:

Deutz D 4005, 2-Radantrieb, 36 PS, Gewicht 1690 kg, mit Differentialsperre, Zapfwelle, Mähantrieb, Regelhydraulik, Bereifung vorne 5,50—16, hinten 11—28.

Ford Dexta 2000, 2-Radantrieb, 34 PS, Gewicht 1520 kg, mit Differentialsperre, Zapfwelle, Mähantrieb, Regelhydraulik, Bereifung vorn 5,50—16, hinten 10—28.

In den neu berechneten Kostenelementen nimmt die Schweiz teuerungsmässig folgende Stellung ein (inbezug auf das in Schweizerfranken umgerechnete Mittel der in der Erhebung einbezogenen 6 Länder):

Anschaffungspreis:	(Errechneter Mittelpreis für Deutz = Fr. 14 471.— Ford = Fr. 12 319.— Mittel beider = Fr. 13 395.—) D (+Fr. 2068.— [+15,4%], **CH** (+Fr. 1395.—), B (+Fr. 355.—), A (+Fr. 111.—), SF (—Fr. 1369.—), NL (—Fr. 1369.— [—13,8%]).
Zins:	A (6—12%), D (6%), SF (6%), **CH** (4,5%), NL (3,3%), B (3%).
Reparaturen: (in SFr. je Betriebsstunde)	**CH** (1.30), NL (1.25), D (—.84), SF (—.74), A (—.67), B (—.56).
Dieseltreibstoff in Rp./l: (nach Abzug allf. Verbilligungen)	**CH** (27.0), A (26.3), D (21.6), B (19.1), SF (16.1), NL (16.0).
Motorenöl in SFr./l:	D (2.97), SF (2.95), B (2.34), A (2.25), **CH** (2.25), NL (1.15).
Stundenlohn des Schlepperfahrers in SFr.:	NL (4.76), B (4.68), **CH** (4.35), SF (4.02), D (3.24), A (2.10).

Diese Gegenüberstellungen wären noch wertvoller, wenn man insbesondere die Anschaffungskosten statt in Franken in kg Milch oder Weizen ausdrücken könnte. Dies soll angeblich nicht leicht sein. Die gleiche Erhebung hat zudem gezeigt, dass von den sechs Ländern lediglich Finnland (Fr. 80.—) und die Schweiz (Fr. 50.—) eine Verkehrssteuer erheben.

Allein diese wenigen Hinweise dürften genügen, um zu zeigen, dass eine vernünftige, nicht auf das Reisen ausgerichtete, internationale Zusammenarbeit wertvoll, ja geradezu unentbehrlich ist.

26. Die Zusammenarbeit mit den Behörden und Organisationen

blieb erfreulich und erspriesslich. Es seien besonders die guten Beziehungen zu folgenden Instanzen und Organisationen erwähnt:

- Abteilung für Landwirtschaft des EVD, Bern
- Unterabteilung Strassenverkehr EJPD
- Eidg. Oberzolldirektion, Bern
- Abteilung für Transportdienst und Reparaturtruppen des EMD, Bern

- Waadt-Unfall, Lausanne
- Verband der europäischen Landwirtschaft (CEA), Brugg
- Schweiz. Bauernverband, Brugg
- Schweiz. Institut für Landmaschinenwesen und Landarbeitstechnik (IMA), Brugg
- Landw. Informationsdienst (LI), Bern
- Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU), Bern
- Schweiz. Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe (SGSM), Bern
- Schweiz. Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr (SKS)
- Vereinigung der Chefs der kantonalen Motorfahrzeug-Kontrollen, Bern
- Schweiz. Landmaschinenverband, Bern
- Schweiz. Verband der Ingenieur-Agronomen, Brugg
- Schweiz. Vereinigung der Landw. Genossenschaftsverbände der Schweiz und UMA-Koordinationsstelle, Winterthur
- Schweiz. Arbeitsgemeinschaft für Bergbauern (SAB), Brugg
- Schweiz. Strassenverkehrsverband (FRS), Bern
- Schweiz. Treuhandverband des Autotransport-Gewerbes (TAG), Bern
- Autogewerbe-Verband der Schweiz (AGVS), Bern
- Schweiz. Schmiede- und Wagnermeister-Verband (SSWV), Zürich
- Automobil-Club der Schweiz (ACS), Bern
- Touring-Club der Schweiz (TCS), Genf.

Allen Vertretern der genannten Instanzen und Organisationen danken wir für die wertvolle Mitarbeit und das Verständnis, das sie gegenüber der bäuerlichen Mechanisierung und Motorisierung bekunden.

27. Schlusswort

Vieles wäre noch erwähnenswert. Wir müssen indessen mit Rücksicht auf den Umfang darauf verzichten.

Jedem Mitglied, das uns während des abgelaufenen Geschäftsjahres die Treue gehalten oder sich unseren Reihen angeschlossen hat, danken wir aufrichtig. Wir sprechen auch den Herren Mitgliedern der Sektionsvorstände, namentlich den Herren Sektionspräsidenten und -geschäftsführern sowie allen Kursleitern und Referenten, für den unermüdlichen Einsatz unsern herzlichsten Dank aus, wie auch den Mitgliedern der verschiedenen Organe.

Gleichzeitig bitten wir alle Mitglieder um ihre aktive Mitarbeit. Wir sind eine Interessengemeinschaft. Nur wenn alle mithelfen, können wir das grosse, uns zugemutete Pensum erfüllen.

Areuse und Brugg, den 26. Juli 1966

SCHWEIZERISCHER TRAKTORVERBAND
Der Präsident: E. Schwaar
Der Geschäftsleiter: R. Piller