

**Zeitschrift:** Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique

**Herausgeber:** Schweizerischer Traktorverband

**Band:** 7 (1945)

**Heft:** 9

**Rubrik:** Kriegswirtschaft = Économie de guerre

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

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

## Kriegswirtschaft · Économie de guerre

### Wie steht es mit der Versorgung von flüssigen Brennstoffen?

Presse- und Radio-Berichte haben die Wunschträume der Besitzer motorisierter Fahrzeuge und Arbeitsmaschinen wieder hoch anschwellen lassen. Die bekanntgegebenen unstreitbar bedeutenden Tonnage-Ziffern sitzen satt in den Köpfen der Super-Optimisten, obwohl noch keine 5 % der erwähnten Treibstoffmengen über unsere Landesgrenzen gebracht werden konnten. Der grosse, begehrenswerte Rest lagert, was so gerne übersehen und überhört wird, immer noch in den Häfen der Meere.

An Treibstoffen kann jedoch — die Logik muss das diktieren — nur zur Verteilung freigegeben werden, was effektiv vorhanden ist. Um unsere Leser mit der eigentlichen Sachlage vertraut zu machen, lassen wir nachstehend den Wortlaut der kürzlich abgegebenen Erklärung des Chefs der Sektion für Kraft und Wärme im grossen Umriss folgen.

«Wir können an Treibstoffen nur verteilen was wir haben. Bis heute lebte die Schweiz auf diesem Gebiet von ihren Vorräten, von ihrer Eigenproduktion an flüssigen Treibstoffen aus den Lonzawerken und von Ems, von den Ersatztreibstoffen und von einem bescheidenen Zuschuss der Armee, die jedoch lange nicht so grosse Reserven besitzt wie man allgemein glaubt. Wenn übrigens, um in diesem Zusammenhang auch davon zu sprechen, in letzter Zeit da und dort ganze Eisenbahnzüge von Kesselwagen beobachtet worden sind, dann waren sie leer. Es handelt sich hierbei um Rollmaterial, das wir aus dem Ausland zurückgeholt haben und jetzt irgendwo hinstellen müssen, um es im gegebenen Moment einsetzen zu können. Mitunter wurden Kesselwagentransporte auch zur Verlagerung von Armeereserven durchgeführt. Im übrigen müssen wir uns auf das stützen, was uns durch das Currie-Abkommen vom März 1945 in Aussicht gestellt worden ist. Schwierigkeiten bereiteten uns dabei zum einen die Frage der Schiffstransporte, solange der Krieg gegen Japan andauerte, zum andern der Transport von den französischen Meerhäfen nach der Schweizergrenze. Inzwischen hat sich das Bild etwas aufgehellt.

Am 13. September 1945 lagen in Spanien rund 44 000 t Benzin für uns, wovon indessen bisher bloss rund 1650 t per Schiff nach Marseille verfrachtet werden konnten. Der normale Jahresbenzinbedarf der Schweiz beläuft sich jedoch auf 200 000 t. Unter den heute herrschenden Umständen wäre es deshalb unverantwortlich, alles auf eine Karte setzen zu wollen und zu riskieren, in ein Vakuum hineinzugeraten, wenn die in Gang gekommenen Zufuhren plötzlich wieder stocken sollten. Dass diese Möglichkeit nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen ist, lehren Erfahrungen gerade aus jüngster Zeit. Wie ständen wir denn da, wollten wir im jetzigen Moment schon weitgehende Lockerungen gewähren? Blieben die Zufuhren aus, so würden unsere Vorräte auf der Grundlage der heutigen Rationen nur für 4—5 Monate ausreichen.



## 50 Jahre Akkumulatoren

Unsere grosse Erfahrung im Bau von Akkumulatoren bürgt für gute Qualität



**Accumulatoren-Fabrik Oerlikon**

Lausanne

Zürich-Oerlikon

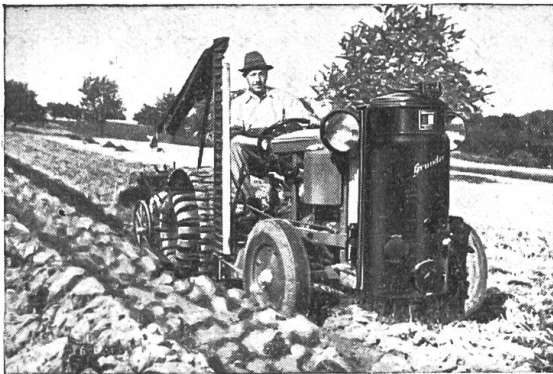
Genève

Der Direktor der «Petrola», Dr. Imfeld, hat nun in den USA Verhandlungen geführt und dabei erreicht, dass für uns ausser den 100 000 t des Currie-Abkommens, die aber nicht etwa nur Benzin umfassen, zusätzlich noch weitere 100 000 t freigegeben werden. Diese Menge soll bis etwa zum nächsten Frühling bei uns eintreffen, doch ist bloss etwa ein Drittel davon Benzin; der Rest besteht aus anderen Mineralölprodukten, vor allem aus Heizöl, dessen wir ebenfalls dringend bedürfen.

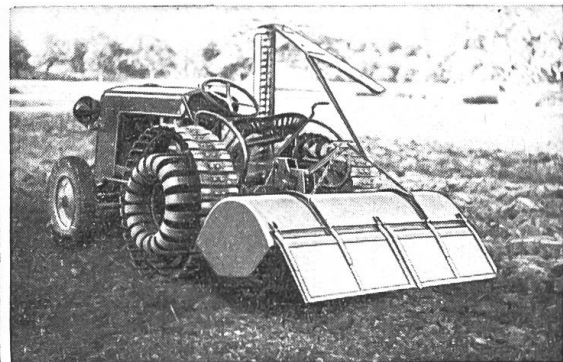
Gegenwärtig gehen nun die Anstrengungen dahin, genügend Tank- und Schiffsraum zu erhalten, um die Ware von Spanien aus nach den französischen Mittelmeerhäfen oder nach Genua/Savona bringen zu können. Die Verhand-

# Grunder

**Traktoren  
Bodenfräsen  
Motormäher**



**Neue Leicht-Traktoren, Modell 1945**



**TK 20 Petrolmotor, Meilräder  
TK 25 Holzgas, Pneus, Ackerfräse**

**A. Grunder & Cie. AG. Binningen** - Basel  
Masch.-Fab.

lungen, die wir im Hinblick darauf eingeleitet haben, nehmen einen nicht ungünstigen Verlauf, und wir hoffen, die heute bereits in Spanien liegende Tonnage in absehbarer Zeit ins Land hereinzubekommen. Was die Benützung des Hafens von Antwerpen anbetrifft, so können wir nicht mit Sicherheit darauf zählen, weil der Rhein noch nicht durchgehend offen ist, doch werden wir auch die Frage der Heranziehung dieser Einfuhrroute weiter verfolgen.

Die Sektion für Kraft und Wärme wird das Problem wie bisher mit aller Aufmerksamkeit verfolgen und sukzessive jene Lockerungen der kriegswirtschaftlichen Beschränkungen vornehmen, die sich auf Grund der Importzahlen und der Vorratshaltung verantworten lassen. Von den Importen geht vorläufig an die Armee überhaupt nichts. Wir bemühen uns darum, den «Benzinhahn» wenn irgendwie möglich aufzumachen, und was mich selbst angeht, so habe ich kein Interesse daran, die mir als Chef der Sektion für Kraft und Wärme überbundene Aufgabe auch nur einen Tag länger zu behalten und zu verwalten als es nötig ist. Pläne für die Durchführung der Lockerung, die sich, wie gesagt, nach dem Eintreffen neuer Zufuhren richten müssen, sind in Ausarbeitung begriffen.

Und nun noch die Frage der Veröffentlichung ziffernmässiger Angaben über unsere Treibstoffeinfuhr, Vorratshaltung usw. Wir können auch heute keine Zahlen herausgeben wie wir wollen, weil die Gefahr bestünde, dass daraus bei unsern Handelsvertragspartnern falsche Schlüsse gezogen würden. Ständig müssen wir darauf bedacht sein, dass das, was an Meldungen seinen Weg in die Oeffentlichkeit hinaus nimmt, in Washington, London oder Paris nicht missdeutet und zu unserem Nachteil ausgelegt und uns der Einwand entgegengehalten wird, wir hätten ja genug Ware.

Wenn es gelungen ist, während sechs Kriegsjahren ein volles Drittel des schweizerischen Motorfahrzeugbestandes im Verkehr zu erhalten, dann dürfte man den Behörden soviel Vertrauen entgegenbringen, um annehmen zu können, dass sie der Oeffentlichkeit nichts verheimlichen. Wo nichts geschieht, da gibt es auch nichts zu melden. Und verspüren wir auch keine grosse Lust, die teilweise wilden Gerüchte über die Treibstoffversorgung immer wieder zu dementieren, so werden wir nun in dem Ausmass, wie sich die Importlage bessert und Lockerungen zugestanden, also erfreuliche Dinge gemeldet werden kön-

**Traktor-Reparaturen** sind nicht jedermanns Sache! Viele Traktorenbesitzer wissen dies aus praktischer Erfahrung. Daher schenken sie ihr Vertrauen nur dem Spezialisten:

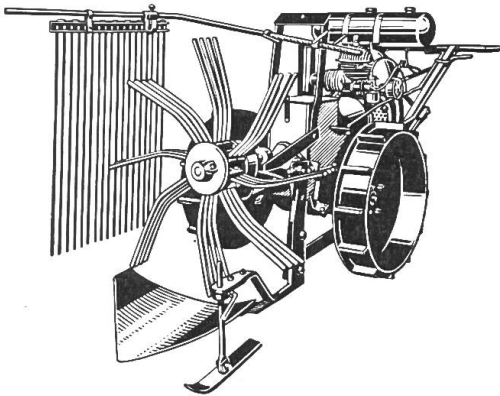
*Spezialität:*

*Qualität!*

**Autogarage Bethlehem**

**BERN 18**    Telefon 4 62 00

Spezial-Abteilung für Traktoren und landwirtschaftliche Motoren  
Kantonsvertretung der **Grunder**-Traktoren, Bodenfräsen, Motorpflüge,  
Seilwinden



Rationelle Kartoffelernte mit dem

# Motrac-

Kartoffelgraber

Anbaugerät zu

**MOTRAC-**  
Motormäher und  
Kleintraktor

Patent angemeldet.

**Kleiner Brennstoffverbrauch!**

Verlangen Sie Gratisprospekt!

**Verwendungsmöglichkeiten:**

Grasmäher an steilen Halden und in der Ebene. Getreidemäher. Kleintraktor. Stationärer Motor. Kartoffelgraber. Motorseilwinde, selbstfahrend, mit 2 Seilgängen. Hochdruck-, Baum- und Rebenspritze.

**MOTRAC AG. ZÜRICH 9**

Letzigraben 106

Telephon (051) 25.26.60

nen, auch für eine laufende Information des Publikums Sorge tragen, sobald die Veröffentlichung ohne Schaden für unsere Versorgung erfolgen kann.»

Wir wollen zuversichtlich hoffen, dass nicht in der ohnehin schon dicken Luft liegende Schwierigkeiten auftreten und damit den Landtransport dieser ersehnten Produkte vom Auslade- an den Bestimmungsort verzögern oder gar verunmöglichen.

Treffen unsere Erwartungen im vollen Umfang zu, wird es möglich sein, die Treibstoff-Rationen zur Ausführung der Frühjahrsarbeiten schon merklich höher anzusetzen.

Rad-Umänderungen

Rad-Reparaturen

Zuverlässig und preiswert

Richt- und Schweissarbeiten

(Achsen, Differentialwellen etc.)

Anfertigung v. Bestandteilen

**ORION WERKE**

ZÜRICH

Hardturmstr. 185

Tel. 25.26.00

## Wie steht es mit der Versorgung von Gummi-Reifen und Schläuchen?

Nachdem in letzter Zeit verschiedene Pressemeldungen den Eindruck erwecken konnten, als ob die Schwierigkeiten der Pneversorgung bereits weitgehend behoben wären, halten wir es für notwendig, über den wirklichen Stand der Dinge zu orientieren. Die Versorgungslage auf dem Pneusektor ist nach wie vor sehr angespannt. Von dem durch die Alliierten im Monat März des laufenden Jahres zugesicherten Rohgummi und synthetischen Kautschuk ist bis zur Stunde noch kein Kilogramm über die Schweizergrenze gekommen. Auch fertige Bereifungen für Motorfahrzeuge konnten keine importiert werden. Andererseits aber hat gerade in der letzten Zeit der Reifenbedarf infolge des vermehrten und intensiveren Einsatzes von Lastwagen, insbesondere für die Holz- und Torftransporte und Traktoren für die Landwirtschaft, ganz beträchtlich zugenommen, so dass unsere ohnedies bescheidenen Reifenreserven völlig erschöpft sind. Daran vermochte auch die Tatsache nichts zu ändern, dass von den militärischen Amtsstellen ein Teil der Armee-Pneureserven für zivile Zwecke abgetreten worden ist. Diese Reifen und Schläuche der Armee, die zahlenmässig übrigens nur einen unbedeutenden Prozentsatz des zivilen Vorkriegsbedarfes darstellen, reichten gerade aus, um die dringendsten Bedürfnisse, wie sie durch die Holz- und Torftransporte und einige andere wichtige Sonderaufgaben bedingt wurden, zu befriedigen. Zurzeit aber sind wir wiederum ausschliesslich auf die laufende Fabrikation unserer Pneufabriken angewiesen. Diese Produktion droht nun allerdings ins Stocken zu geraten, sofern es nicht gelingt, innert kürzester Frist nicht nur den erwarteten Rohgummi, sondern auch grössere Mengen synthetischen Kautschuk (oder eventuell Regenerat) aus dem Ausland in die Schweiz einzuführen. Selbst wenn einmal die erforderlichen Rohstoffe, zu welchen auch Gasruss und diverse chemische Hilfsstoffe gehören, unsern Pneufabriken wiederum in ausreichenden Mengen zur Verfügung stehen, wird sich eine Entlastung nur allmählich und vorderhand nur für die im öffentlichen Verkehr eingesetzten Motorfahrzeuge sowie für die mit kriegswirtschaftlich wichtigen Transporten beschäftigten Lastwagen und schliesslich für die Landwirtschaftstraktoren bemerkbar machen.

Unter diesen Umständen erscheint es angezeigt und notwendig, mit den vorhandenen Bereifungen auch weiterhin äusserst sparsam umzugehen. Da die Aussichten für die nähere Zukunft nach wie vor durchaus ungewiss, um nicht zu sagen unerfreulich sind, liegt es im Interesse jedes einzelnen Motorfahrzeughalters, seine Bereifungen nach Möglichkeit zu schonen. Der Zeitpunkt ist wirklich noch nicht gekommen, um an eine Lockerung oder gar Aufhebung der dem privaten Motorfahrzeugverkehr auferlegten Einschränkungen denken zu können, und es besteht unbedingt die Gefahr, dass gegenwärtig jede Vermehrung des Reifenverschleisses zu einer bedrohlichen Erschwerung der Pneversorgung führt. Wenn möglicherweise bereits in absehbarer Zeit gewisse Beschränkungen des öffentlichen Motorfahrzeugverkehrs beseitigt werden können, so ist dies, wie man weiss, nicht etwa auf eine bereits fühlbare Besserung der Versorgungslage, sondern ausschliesslich auf die Möglichkeit

## Revisionen und Reparaturen

- an Ihrem **Traktor** und an Ihrem **Mähapparat** werden fachgemäss und
- rasch in unseren modern eingerichteten Werkstätten ausgeführt.
- Wir verfügen stets über erstklassige **Occasions-Traktoren** u. **Anhänger**

**KONRAD PETER AG. LIESTAL** Tel. (061) 7.26.06

der Verwendung gewisser pneuspender Behelfsmittel zurückzuführen. Wir wissen sehr wohl, dass gerade bei einem Grossteil landwirtschaftlicher Arbeitsmaschinen und Fahrzeuge eine Bereifungserneuerung von höchster Dringlichkeit ist. Die mehrjährige grosse Beanspruchung der meistens, schon bei der Montage nicht mehr neuen Reifen hat seine Spuren hinterlassen. Es dürfte aber auch allen bekannt sein, dass dem Landwirt trotz Kriegsende die Aufgabe gestellt ist, sein bisheriges Arbeitsprogramm, zur Gewährleistung der Versorgung mit Lebensmitteln, ohne wesentliche Reduktion beizubehalten. Deshalb ist erste Berücksichtigung der Landwirtschaft, sobald es die Verhältnisse erlauben, bestimmt angebracht.



### Der Einmann Stahl- Pflug Vogel

⊕ Pat. 236 949

erfordert keine Reparatur, selbst wenn Waldboden geordnet wird. Der hydr. Aufzug besitzt keine Hebel

wie andere mech. Aufzugsvorrichtungen und keine rotierenden Teile, die einem Verschleiss ausgesetzt sind. — Ein leichter Druck mit einem Finger genügt, die Oelpumpe betätigt sofort die hydr. Hebevorrichtung: in 10 Sekunden ist der Pflug aus der Furche gehoben und automatisch gewendet. Es ist überflüssig, die Gänge zu betätigen. — Es ist klar, dass die hydr. Hebevorrichtung ein Minimum von Zeit benötigt und es kann demzufolge pro Tag 1—2 Stunden mehr gepflügt werden, als mit jeder andern Hebevorrichtung. Patente angemeldet.

**Referenzen:** Jb. Urech, Landwirt, Dättwil; Rud. Kindler, Aarhof, Villnachern; A. Wartenweiler, Landwirt, Ennetach (in Auftrag); Hans Pauli-Glor, Landwirt, Strohegg, Wildegg; Walter Ruf, Sägerei, Murgenthal; Jb. Frey, Traktorhalter, Unterbözberg; Gabi-Garage, Niederbipp; Paul Bögli, Höckerhof, Bergdietikon, usw.

### Fr. Vogel, Pflugschmiede, Kölliken

Handaufzüge Referenzen verlangen.

Telephon (064) 3 72 08

## **Aufhebung des Sonntagsfahrverbotes im öffentlichen Automobil- und Trolleybusverkehr.**

Mit Verfügung vom 6. September 1945 hat das Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt das Sonntagsfahrverbot für den öffentlichen Automobil- und Trolleybusverkehr vom 8. Oktober 1945 an aufgehoben. Die Personen- und Gesellschaftswagen der Postverwaltung, der Postautohalter und der postkonzessionierten Automobilunternehmungen sowie die Trolleybusse werden demgemäss nach der Einführung des Winterfahrplanes an Sonn- und allgemeinen Feiertagen wiederum verkehren können.

Diese Verkehrsverbesserung ist nicht etwa auf eine Entspannung in der Landesversorgung mit Gummireifen und Luftschläuchen sowie mit Treibstoffen, sondern ausschliesslich auf die Möglichkeit der Verwendung gewisser neuer technischer Hilfsmittel zurückzuführen. Diese technischen Neuerungen erlauben es, die Fahrleistungen zu vermehren, ohne dass gleichzeitig der Luftreifenverschleiss zunimmt. Eine Lockerung der dem privaten Motorfahrzeugverkehr auferlegten Einschränkungen ist leider noch nicht möglich. So muss insbesondere auch das Sonntagsfahrverbot für private Motorfahrzeuge noch solange in Kraft bleiben, bis sich die Pneuversorgung durch Zufuhren aus dem Ausland merklich gebessert hat.

## **Bundesratsbeschluss über die Zulassung von Schlittenanhängern zum Gütertransport an Traktoren.**

Die Kantone werden ermächtigt, Schlittenanhänger zum Gütertransport an Traktoren unter folgenden Bedingungen zuzulassen:

- a) Die Bewilligung ist nur für bestimmte Strecken zu erteilen. Für die Schlitten werden weder Anhängerausweise ausgestellt noch Kontrollschilder abgegeben.
- b) Die kantonale Behörde kann das Anhängen von einem oder zwei Schlitten zulassen. Werden zwei Schlitten mitgeführt, so ist dem Zug ein Begleitmann beizugeben.
- c) Die Kupplung des Schlittens muss betriebssicher sein. Am Schlitten ist eine Vorrichtung anzubringen, die das seitliche Abgleiten nach Möglichkeit verhindert (Rillen oder Führungsschienen an den Kufen). Bei einem Gefälle von mehr als 5 % ist der Schlitten mit geeigneten Kretzern zu versehen.
- d) Die Breite des Schlittens oder dessen Ladung darf diejenige des Traktors nicht übersteigen. Die Länge des Zuges ist entsprechend der Anlage der zu befahrenden Strassen durch die kantonale Behörde festzulegen.
- e) Für die Beleuchtung der Schlitten finden die Bestimmungen von Art. 74, Abs. 2 bis 4, der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr sinngemäss Anwendung.
- f) Das Höchstgesamtwicht des Schlittens darf das Anderthalbfache desjenigen des Traktors nicht übersteigen. Werden zwei Schlitten mitgeführt, so bezieht sich diese Vorschrift auf beide Schlitten zusammen.



g) Die Geschwindigkeit des Zuges darf im Gefälle 5 km/Std., auf ebener Strasse 10 km/Std. nicht übersteigen.

Die kantonale Behörde kann weitere Bedingungen, insbesondere zur Schonung der Strasse, stellen.

Zum Sammeln von Erfahrungen kann das Justiz- und Polizeidepartement nach Anhörung von Fachleuten für eine befristete Zeit Ausnahmen von den Vorschriften dieses Artikels bewilligen.

Dieser Beschluss tritt am 1. Oktober 1945 in Kraft.

B e r n, den 24. September 1945.

### **Arrêté du Conseil fédéral concernant l'admission, pour le transport de marchandises, de traîneaux employés comme remorques à des tracteurs.**

Les cantons sont autorisés, aux conditions suivantes, à admettre pour le transport de marchandises des traîneaux employés comme remorques à des tracteurs:

- a) L'autorisation ne sera accordée que pour des tronçons déterminés. Pour les traîneaux, il ne sera délivré ni permis de circulation, ni plaque de contrôle.
- b) L'autorité cantonale peut permettre l'attelage d'un ou de deux traîneaux. Si le train se compose de deux traîneaux, il doit être accompagné d'un garde-remorque.
- c) Le dispositif d'attelage du traîneau doit présenter toutes garanties de sécurité. Le traîneau doit être pourvu d'un dispositif empêchant autant que possible le dérapage (rainures ou rails aux patins du traîneau). Sur une pente de plus de 5 pour cent, le traîneau devra être muni de crampons appropriés.
- d) La largeur du traîneau ou de sa charge ne doit pas dépasser celle du tracteur. La longueur du train sera fixée par l'autorité cantonale, conformément aux conditions des routes à parcourir.
- e) En ce qui concerne l'éclairage des traîneaux, les dispositions de l'article 74, alinéas 2 à 4, du règlement d'exécution de la loi sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles sont applicables par analogie.
- f) Le poids en pleine charge du traîneau ne doit pas dépasser une fois et demie celui du tracteur. Si le train se compose de deux traîneaux, cette disposition s'applique aux deux traîneaux ensemble.
- g) La vitesse du train ne doit pas dépasser 5 km/h en pente et 10 km/h sur route en palier.

L'autorité cantonale peut fixer d'autres conditions, particulièrement en ce qui concerne la protection de la route.

En vue d'expériences, le département de justice et police peut, après avoir entendu des experts, autoriser pour un temps déterminé des dérogations aux prescriptions du présent article.

Le présent arrêté entre en vigueur le 1er octobre 1945.