

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

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 11 (1949)

Heft: 11

Artikel: Das Postulat Cottier im Nationalrat

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1048491>

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: 01.04.2025

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

Das Postulat Cottier im Nationalrat

Nationalrat Cottier hat seinerzeit in einem Postulat bessern Schutz der inländischen Traktorenfabrikation verlangt. Der Rat hat jenes am 20.9.1949 abgelehnt. Darauf lässt nun der Verband schweizerischer Traktorfabrikanten unter anderm in der «N.Z.Z.» das nachstehende Grossinserat erscheinen:

Am Dienstag, dem 20. September, hat der Nationalrat das Postulat Cottier, das den notwendigen Schutz der schweizerischen Traktorenindustrie verlangte, mit 54 gegen 35 Stimmen abgelehnt. Da in der Oeffentlichkeit weite Kreise ob diesem Ergebnis empört sind, bedarf es einer klaren Darstellung des Grundes, weshalb der Nationalrat diesen Entscheid treffen konnte.

Nachdem die beiden Nationalräte Pini und Guinand das Postulat mit massgebenden Argumenten unterstützten, bekämpfte Nat.-Rat Robert Bühler, Winterthur, durch unrichtige Angaben den Schutz der schweiz. Traktorenindustrie. Bühler hat den Rat massgebend beeinflusst, indem er sagte, ein Schweizer Traktor koste Fr. 18 000.—, ein ausländischer aber nur Fr. 8000.—, und die schweizerischen Landwirte können deshalb nicht gezwungen werden, die überaus teuren Schweizer Traktoren zu kaufen. Diese Aussage entbehrt jeder Tatsache. **Es gibt einige führende Schweizertraktoren zwischen Fr. 9000.— und Fr. 10 000.—.** So kostet zum Beispiel der kleine Ford-Traktor AMERICAN 8 NAN komplett mit Mähapparat und Riemenscheibe Fr. 10 100.—. Ein Hürlimann-Traktor gleicher Stärke und mit einem für unser Land besser geeigneten Gewicht kostet Fr. 10 580.—. Dabei besitzt dieser Schweizer Traktor ein 5-Gang- gegenüber einem 4-Ganggetriebe des ausländischen Traktors und vermag dank seinem richtigen Gewicht die bedeutend grössere Last zu ziehen. **Vergleichen wir den Kilopreis, so liegt dieser bei den meisten ausländischen Traktoren höher als bei den schweizerischen.** Der grosse 40-PS-Dieseltraktor kostet heute Fr. 17 000.—. Hierzu ist zu bemerken, dass die gleich starken Dieseltraktoren aus USA teurer sind.

Bühler erwähnte ausserdem eine in Witzwil stattgefundene Traktorenvorführung, wobei die ausländischen Traktoren erfolgreicher gearbeitet haben sollen als die inländischen. Auch diese Behauptung entspricht keineswegs den Tatsachen, denn die Vorführung hat das Gegenteil bewiesen, worüber auch alle Fachzeitschriften berichtet haben. Verschiedene ausländische Traktoren konnten die ihnen gestellten Aufgaben überhaupt nicht ausführen, während die schweizerischen Markentraktoren ihre Aufgaben restlos erfüllten.

Der Schutz der schweizerischen Traktorenindustrie wird aber nicht in erster Linie wegen des günstigeren Angebotes des Auslandes verlangt, sondern vor allem deswegen, damit der inländische Traktorenbedarf (kaum 1000 im Jahr) nicht durch die den Traktorenmarkt zersplitternde Einfuhr von ca. 15 verschiedenen ausländischen Marken gedeckt wird, was den Schweizer Fabrikanten eine rationelle Produktion und eine konkurrenzfähige Preisgestaltung unmöglich macht.

Die Erhaltung einer leistungsfähigen schweizerischen Traktorenindustrie ist ein allgemeines Interesse des Schweizervolkes. Während der letzten fünf Kriegsjahre hat diese Industrie für die Ernährung des Volkes unschätzbare Dienste geleistet, indem sie wesentlich dazu beitrug, den Plan Wahlen durch den Einsatz neugelieferter Traktoren innert kurzer Zeit zu verwirklichen.

Auch die militärischen Interessen an der Erhaltung der stark entwickelten Traktorenindustrie sind sehr gross, was kürzlich das Militärdepartement der Handelsabteilung bestätigt hat.

Wir bedauern auch, dass der bundesrätliche Sprecher das Begehren einer weitverzweigten Industrie, die mehreren tausend Arbeitern Verdienst schafft, kurz und abweisend behandelte, während er vor einiger Zeit eine mehr als einstündige Rede hielt, um für einen andern schweizerischen Wirtschaftszweig eine Subvention von 10 Millionen zu erreichen, die nachher vom Rate bewilligt und dem Schweizervolk als neue Last aufgebürdet wurde. Die wichtige



und
DUROL HEAVY DUTY

(HD-Oel)

Traktoren-Oele für Petrol, Diesel- und Benzin-Motoren

Getriebe-Oele und -Fette, Tekalemit-Fette, etc.

Traktoren-Treibstoffe White Spirit, Petrol, Diesel-Gasöl
und Benzin

H. R. Koller & Cie., Winterthur

Vertragslieferant der Sektionen Zürich, Thurgau, Schaffhausen und St. Gallen
des Schweiz. Traktorverbandes

schweizerische Traktorenindustrie aber, die um ihre Existenz kämpft und keine Subventionen verlangt, sondern nur eine den Landesverhältnissen angepasste Einfuhrregelung, wie sie alle europäischen Länder schon längst handhaben, wird mit kurzen Worten abgewiesen.

Die rasche und durchgreifende Motorisierung der Landwirtschaft, die vorauszusehen war, bedingte eine leistungsfähige Traktorenindustrie und die Vergrößerung und Modernisierung dieser Industrie war durchaus gerechtfertigt, um durch eine rationelle Fabrikation einen konkurrenzfähigen Preis zu erzielen. Aber niemand hat erwartet, dass die Einfuhrkontingentierung, die durch einen Bundesratsbeschluss seit 1931 den Verhältnissen angepasst war, rücksichtslos missachtet werde. **Wenn von 1931 bis 1946 eine Kontingentierung von höchstens 100 Traktoren im Jahr streng gehandhabt wurde, so ist es unverständlich, wenn nun nach dem Kriege bei einem viel bedeutenderen Umfang der schweizerischen Traktorenindustrie über 1000 Traktoren im Jahre zur Einfuhr bewilligt werden.** Es wäre bei einigemmassen normaler

Beibehaltung des den Verhältnissen unseres Landes entsprechenden Kontingentes möglich gewesen, die Traktorenindustrie in ihrer heutigen Grösse voll zu beschäftigen. Die Vorwürfe sind nicht der einheimischen Industrie zu machen, die sich dem Bedarf an Traktoren anzupassen suchte, sondern jenen Verantwortlichen, die diese Importpolitik betreiben.

Die Entschuldigung, wir müssen importieren um exportieren zu können, muss in Anbetracht der passiven Handelsbilanz mit den USA, aus denen die meistimportierten Traktoren stammen, ebenfalls als unbegründet zurückgewiesen werden. Im Jahre 1948 hat die Schweiz für 954,3 Millionen Franken aus den USA eingeführt, die USA aus der Schweiz aber nur für 456,0 Millionen Franken. Die Schweiz hat also mehr als das Doppelte bezogen als sie exportieren konnte. Dieses bedenkliche Bild hat sich auch im Jahre 1949 nicht wesentlich verändert. In den Monaten Juni-Juli-August hat die Schweiz aus den USA für 175,3 Millionen und die USA aus der Schweiz nur für 92,2 Millionen eingeführt. Bei einer solchen unausgeglichenen Handelsbilanz ist es nicht gerechtfertigt, grosszügig amerikanische Ware in unser Land hereinzulassen auf Kosten der Existenz einheimischer Industrien.

Es wird den Leser noch interessieren, unter welchen anderen schlechten Zuständen die schweizerische Traktorenindustrie zu leiden hat. **Obschon die Schweiz eine hochentwickelte Traktorenindustrie besitzt, hat sie gegenüber allen Nachbarländern den niedrigsten Zollansatz für Traktoren**, nämlich Fr. 20.— für 100 kg, wogegen z. B. Italien, Oesterreich und Deutschland ungefähr Fr. 100.— für 100 kg haben. Dazu kommt die unverständliche Tatsache, dass der Zoll für den gleichen Traktor Fr. 150.— beträgt, wenn er für Industriezwecke gebraucht wird, also ein Unterschied von Fr. 130.— auf 100 kg. Es kostet den Staat jährlich eine Menge Geld, um zu kontrollieren, ob nicht nachträglich Landwirtschaftstraktoren zu Industriezwecken verwendet werden.

Die gleiche Ungerechtigkeit gegenüber der Traktorenindustrie ist die Belastung des Treibstoffes. Die Schweizer Traktoren werden grösstenteils mit Dieselmotoren geliefert. Dieselöl kostet an der Grenze frei von allen Abgaben Fr. 17.05. Petrol, mehr Brennstoff der ausländischen Traktoren, Fr. 19.08.

Verkaufspreis Dieselöl	44.80
Einkauf an der Grenze	17.05
Belastung des Dieselöls	<u>27.75</u>
Verkaufspreis Petrol	36.—
Einkauf an der Grenze	19.08
Belastung des Petrols	<u>16.92</u>

Der schweizerische Fiskus belastet also das Rohöl um 11 Rappen pro kg mehr als den Treibstoff für ausländische Traktoren. **Wir verlangen darum eine gleiche fiskalische Belastung des Treibstoffes unserer inländischen Traktoren.**

Wir verlangen dringend eine vernünftige Regelung der Einfuhr, wie sie 15 Jahre lang im Interesse unserer Landwirtschaft und Landesverteidigung gehandhabt wurde.

Die schweizerische Landwirtschaft kämpft seit Jahren um ein vernünftiges Zollregime auf dem Gebiete des Traktorbetriebes. Doch scheiterten in der neuern Zeit alle Versuche am Widerstand der Eidg. Oberzolldirektion.

Das will aber nicht heissen, dass die Interessen der Landtraktorbesitzer und der Landwirtschaft überhaupt mit denen der schweizerischen Traktorfabrikanten parallel verlaufen. Solange die Exportindustrie mit der Rücksichtslosigkeit der letzten Jahre die Senkung der landwirtschaftlichen Produktenpreise verlangt, kann eine Zollerhöhung auf landwirtschaftlichen Bedarfsartikeln mit vertretbaren Gründen durch niemanden verfochten werden.

**White Spirit II, Traktorenpetrol Ia, Diesel-Gasoel,
Benzin, Traktorenoel SOLOL, beste Qualität**
Spez. Typen f. Benzin/Petrol- u. Dieselmotoren, dünn-/mittel-/dickflüssig
**Getriebeöle und Fette, Tekalemit-, Kugellager-,
Konsistenzfette, Maschinenoel**



Sylvester Schaffhauser AG

MINERAL-OELE

TEL. (071) 8 53 33

GOSSAU (ST. G.)

Als unvernünftig und unglücklich müssen die Zollverhältnisse bei den **Treibstoffen** für die Landtraktoren bezeichnet werden. Es handelt sich freilich dabei nicht nur um die Zölle, sondern auch um andere Abgaben mannigfacher Art, mit denen der Treibstoff belastet ist. Wir stellen vorerst die Kosten franko Schweizergrenze und frei von jeder Abgabe dem Preis gegenüber, den der Treibstoffhändler unter den gleichen Konditionen mit Einschluss der Zölle und Gebühren bezahlt und die Summe der Abgaben an der Grenze.

Treibstoffarten:	Grossistenpreise je dz.		Abgaben	
	franko Grenze	mit Abgaben	Fr.	% des Wertes
Benzin, rein oder gebleit 74/76	24.42	68.70	44.28	181
White Spirit	24.71	36.60	11.89	48
Traktorenpetrol	19.08	31.60	12.52	66
Dieseltreibstoff, hoch verzollt	17.05	48.50	31.45	185
Dieseltreibstoff, nach Abzug der Zollrückvergütung	17.05	37.—	19.95	117

Die reine Belastung mit Zoll und Gebühren an der Grenze beträgt ohne die Umsatzsteuer:

	Zoll	Fr./dz. Ausgleichsgebühren:
Reinbenzin	30.65	13.63
White Spirit	3.50	8.39
Traktorpetrol	3.50	9.02
Dieseltreibstoff hoch verzollt	18.50	12.95
Dieseltreibstoff nieder verzollt	7.—	12.95

Wie sich die Ausgleichsgebühren zusammensetzen ist nicht klar. Die schweizerischen Handelsorganisationen, die diese Gebühren beziehen, verweigern jede Auskunft darüber.

In Prozenten des Einfuhrwertes ist der Zoll auf dem White Spirit am niedrigsten.

Der **White Spirit** wird in der Hauptsache in den Autotraktoren verbraucht und auf inländischen Markentraktoren, deren Fabrikanten in Rücksicht auf den niedrigen Preis, Benzinmotoren einbauen, statt für den Petrolbetrieb gebaute Originalmotoren. Der Betrieb der Benzinmotoren mit White Spirit erfordert wesentliche Änderungen an den Benzinmotoren, die Herabsetzung des Kompressionsverhältnisses und die Vorwärmung des Treibstoffluftgemisches. Dieser Umbau erfolgt in der Regel nicht mit der Fachkenntnis, die notwendig wäre, um diese Motoren den Originalpetrolmotoren gleichwertig zu machen. Zusammengefasst kann gesagt werden, dass der White Spirit auf Maschinen verwendet wird, deren Eignung für die wirtschaftliche Verwendung in der Landwirtschaft am niedrigsten steht. Wenn nun die Oberzolldirektion den Treibstoff für diese Maschinen mit den niedrigsten Abgaben belegt, beweist sie sich nicht gerade als gute Erzieherin.

Mit dem gleichen Zollansatz wie White Spirit ist das **Traktorpetrol** bedacht. Dieses erlaubt in den Originalpetrolmotoren den Betrieb ohne allzu grosse Störungen. Immerhin stellen sich diese sofort ein, wenn der Motor schwach belastet wird, so wie das in unsern Kleinbetrieben in der Regel der Fall ist. Der Kleinbetrieb kann neben dem Traktor nicht noch Pferde halten. Er muss auch die leichten Arbeiten mit dem Traktor besorgen und dazu eignet sich der Petrolmotor, wie gesagt, schlecht.

Die **Dieselmotoren** und die **Benzinmotoren** arbeiten unter diesen Verhältnissen besser. Auf dem Dieseloel wird aber, am wahren Wert gemessen, ein um 100 %/o höherer Zoll erhoben als auf Petrol und White Spirit. Für das Benzin beträgt der Unterschied sogar 775 %/o. Auch da erweist sich die Oberzolldirektion als schlechte Erzieherin.

Es kommt dazu, dass die beschriebene Ordnung der Zollverhältnisse zu volkswirtschaftlichen Fehlleitungen und Verlusten in hohen Beträgen führt. Prominente Fachleute bezeichnen es als einen Unsinn, Fahrzeugmotoren mit White Spirit oder Petrol zu betreiben. Der Treibstoffverbrauch in kg ist ungefähr 15 %/o höher. Die Motoren verrussen beim Betrieb mit diesen Treibstoffen stark und erfordern wesentlich vermehrte Kosten für Unterhalt, Reparaturen und Amortisationen. Schon vor vielen Jahren wurde durch Ingenieure vorgerechnet, dass die Nachteile des Petrolbetriebes so gross sind, dass die Betriebskosten nur wenig unter denen beim Benzinbetriebe liegen, dass es hinterwälderisch ist, die Landtraktoren mit Petrol oder White Spirit zu betreiben. Doch die Oberzolldirektion will es so haben. Sie hat das verbilligte Benzin für die Landwirtschaft abgeschafft und den Dieseltreibstoff für Landmaschinen mit einem Zoll belegt, der zweimal so hoch ist, wie für White Spirit oder Traktorpetrol.

Es braucht nicht näher erörtert zu werden, dass die Landwirtschaft auf einen Treibstoff Anspruch hat, der nicht mit den hohen Abgaben belegt ist, wie das in Rücksicht auf den Strassenunterhalt und Strassenbau, sowie die Konkurrenzierung der Bahn, beim Strassenverkehr am Platz ist. Wenn die landw. Produktionskosten niedrig sein sollen, so muss die Mechanisierung

auf dem Bauernhofe, vor allem im Kleinbetriebe, mit bescheidenen Kosten möglich sein. Wenn wir in dieser Beziehung nicht rascher vorwärts kommen, trägt die Oberzolldirektion ihren ansehnlichen Teil der Schuld, weil sie auf die volkswirtschaftlichen Gegebenheiten keine Rücksicht nimmt, und echt bürokratisch den reibungslosen Ablauf ihres internen Betriebes den volkswirtschaftlichen Interessen voranstellt.

Dass die nach Zehntausenden zählenden Einachstraktoren, die vor allem der Mechanisierung des kapitalschwachen Kleinbetriebes dienen, mit 30.65 Fr./dz. Zoll belastetes Benzin verbrennen müssen, ist auf die Dauer einfach nicht tragbar.

Auf den Unfug mit den verschiedenartigen und unerträglich hohen Ausgleichsgebühren, werden wir in einem nächsten Artikel zurückkommen. I.

Zollvorschriften

In Nr. 9/49 veröffentlichten wir die Vorschriften über die Verwendung der niederverzollten Traktoren und Treibstoffe. Nun macht uns die Eidg. Oberzolldirektion darauf aufmerksam, dass der Treibstoff Nr. 643 b (Heizöl) seit dem 1. März 1947 nicht mehr in Motoren verwendet werden darf.

Um Missverständnissen vorzubeugen, bitten wir um gebührende Kenntnisnahme.

Die Redaktion.

Traktorführer

verhütet

UNFÄLLE

Spezial-Batterie für

Hürlimann - Traktoren

Diese Batterie ist mit einer Spezial-Separation ausgerüstet, welche eine grössere Lebensdauer garantiert.

Plus



Ferner liefern wir:
Auto-Batterien, Motorrad-Batterien, Batterien für Elektrofahrzeuge. Stationäre Batterien u. Batterien für alle anderen Zwecke.

Plus Accumulatoren - Fabrik A. - G.
Telefon (061) 3.79.17 — BASEL — Mühlegraben 3