

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

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 16 (1954)

Heft: 3

Artikel: Verbilligter Treibstoff für landwirtschaftliche Fahrzeuge

Autor: Piller, R.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1048558>

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: 15.03.2025

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

Verbilligter Treibstoff für landwirtschaftliche Fahrzeuge

Unter dem Titel «Ein für die Zollverwaltung wenig rühmliches Jubiläum» haben wir in der Nr. 11/53 daran erinnert, dass am 25. Januar 1953 zwanzig Jahre verflossen waren, seit die Landwirtschaft ihre erste Eingabe an die eidg. Oberzolldirektion um Reduktion des Zollansatzes für das zu landw. Zwecken verwendete Benzin eingereicht hat. Anhand von Bildern haben wir gezeigt, wie ungerecht es ist, dass der Bauer zur Bearbeitung seiner Scholle wie der Automobilist einen Benzinzoll von Fr. 26.50 je 100 kg bezahlen muss, während die Industrie für das sog. Waschbenzin Fr. 1.— je 100 kg bezahlt. Der landwirtschaftliche Informationsdienst hatte die Freundlichkeit, mitte Januar 1954 diesen Gedanken aufzugreifen und folgendes Communiqué an die schweizerische Gesamtpresse zu verbreiten:

Verbilligter Treibstoff für landwirtschaftliche Fahrzeuge.

Alljährlich werden in Deutschland vom Staat 20 Millionen DM zur Verbilligung des Dieselmotorkraftstoffes in der Landwirtschaft, im Garten- und Weinbau zur Verfügung gestellt. Dieser verbilligte Treibstoff darf nur für die Ausführung bestimmter rein landwirtschaftlicher Arbeiten verwendet werden, wodurch auch von dieser Seite ein Beitrag zur Verbilligung der landwirtschaftlichen Produktion geleistet wird.

Man kann sich in diesem Zusammenhang wieder einmal die Frage stellen, wie lange in der Schweiz noch das für landwirtschaftliche Traktoren und stationäre Motoren verwendete Benzin durch den Zoll von Fr. 26.50 je 100 kg ebenso stark verteuert werden soll wie das Benzin für andere Motorfahrzeuge, während für das sog. Waschbenzin (Verwendung für nicht-motorische Zwecke in Industrie und Gewerbe) nur Fr. 1.— je 100 kg Zoll erhoben wird? Die Treibstoffzölle werden bekanntlich für den Strassenbau verwendet. Ist es aber gerecht, dass die Bauern, die mit ihren Traktoren nur selten auf Staatsstrassen verkehren, durch den Benzinzoll ebenfalls an den Bau dieser Strassen beizutragen haben, wogegen die von ihnen benutzten Gemeindestrassen und Feldwege ohne Staatsbeiträge von den meistens nicht auf Rosen gebetteten Landgemeinden erstellt und unterhalten werden müssen? Geradezu paradox ist aber die Tatsache, dass das zum Antrieb stationärer Motoren (Güllepumpen, vor allem in den Berggebieten u. a.) verwendete Benzin mithelfen muss, Strassenbauten zu finanzieren, gleichzeitig aber den vom Bunde konzessionierten Luftverkehrsgesellschaften auf dem bereits auf Fr. 10.— je 100 kg reduzierten Benzin-Zollansatz weitere Zollermässigungen zugestanden werden können. Auf der einen Seite verlangt man von den Bauern eine rationelle und möglichst billige Produktion, und auf der andern verteuert man ihnen ungerechterweise die Produktionsmittel . . .

Daraufhin soll sich die Schweiz. Politische Korrespondenz (SPK) bei der Eidg. Oberzolldirektion nach dem «wahren» Sachverhalt erkundigt und folgende Meldung verbreitet haben (laut «Thurgauer Zeitung» vom 29.1.1954, Red.):

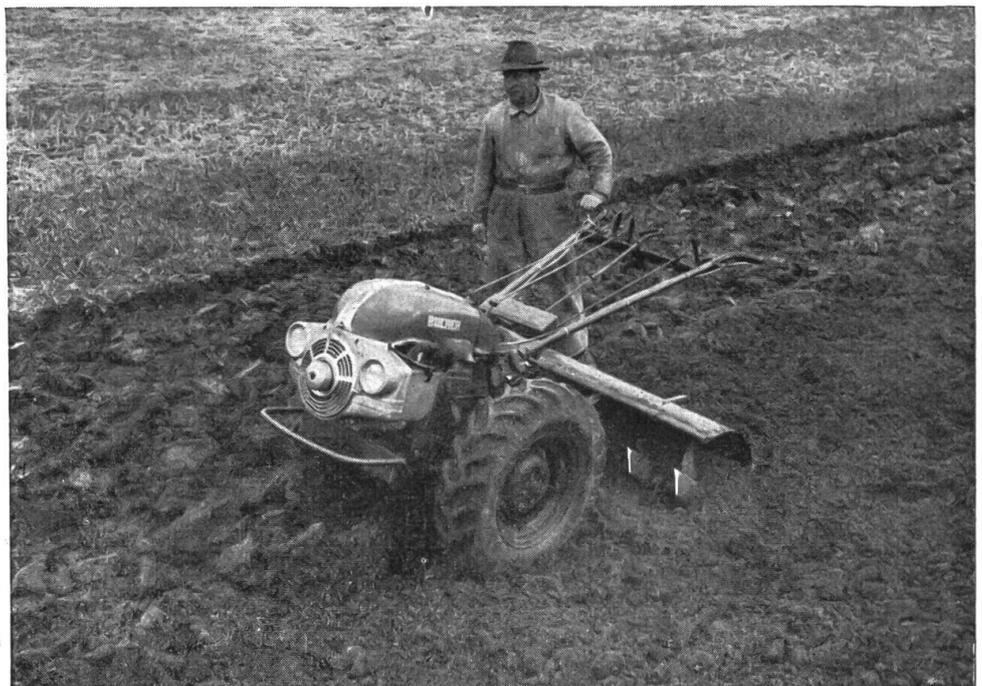
Der Benzinzoll für Landwirtschaftsmotoren.

Der «Landwirtschaftliche Informationsdienst» beschwerte sich darüber, dass in der Schweiz auch das Benzin für Landwirtschaftstraktoren und für stationäre landwirtschaftliche Motoren mit dem hohen Benzinzoll von Fr. 26.50 für 100 Kilo belastet wird, obwohl die Strassen, für deren Ausbau der Zoll hauptsächlich bestimmt ist, von den Landwirtschaftstraktoren sehr wenig und von den stationären Motoren überhaupt nicht benützt wird. So werden die landwirtschaftlichen Produktionskosten verteuert, während doch alles darauf hinweist, dass sie sollten ermässigt werden können. Das Begehren um Entlastung steht, wie man hört, bei

Anbaseilwinde an einem Einachs-Traktor. Während dieser Bauernjunge mit der Seilwinde Rebbergarbeiten verrichtet oder am Hang pflügt oder Mist den Hang hinaufzieht, bezahlt er **Fr. 26.50** je 100 kg Benzin in die Staatskasse, resp. an den Unterhalt der Strassen !



Arbeit mit der Zapfwellen-Rotoregge an einem Einachs-Traktor. Beim Verrichten dieser Arbeit bezahlt der Kleinbauer **Fr. 26.50** je 100 kg Benzin in die Staatskasse, resp. an den Unterhalt der Strassen !



der Oberzolldirektion schon lange zur Diskussion. Man anerkennt dort auch, dass es berechtigt ist, auch die Strassenverkehrsverbände widersprechen ihm nicht. Wenn noch nichts geschehen ist, dann, so sagt man in Bern, darum, weil man noch kein Mittel gefunden hat, um dem Missbrauch, der zu befürchten wäre, zu begegnen. Viele Bauern besitzen nicht nur landwirtschaftliche Maschinen mit Explosionsmotoren, sondern auch Jeeps und Autos, mit denen sie am normalen Strassenverkehr teilnehmen, und für diesen müssten sie selbstverständlich den vollen Zoll nach wie vor bezahlen. Es müssten darum Garantien geboten werden dafür, dass das verbilligte Benzin nicht auch für solche Fahrzeuge verwendet und dass nicht schliesslich sogar so etwas wie ein Schleichhandel mit verbilligtem Benzin entstehen würde.

Wie soll man die Garantien herschaffen? Es scheint, dass man an zuständiger Stelle in Bern auf Vorschläge von Bauernseite her selbst wartet. Es dürfte sehr wichtig sein, die Behörden wenn immer möglich damit zu bedienen.

Beim Lesen dieser Meldung könnte ein Aussenstehender ob des Wohlwollens der Eidg. Oberzolldirektion gegenüber der Landwirtschaft bis zu Tränen gerührt werden. Steht da doch geschrieben, dass die genannte Instanz nichts sehnlicher wünscht, als der Landwirtschaft zum berechtigten tieferen Benzinzollansatz zu verhelfen. Leider müsse man nun aber mit Missbräuchen rechnen. Es sollten daher insbesondere von bäuerlicher Seite Vorschläge gemacht werden, um aufzuzeigen, wie den befürchteten Missbräuchen vorgebeugt werden könne. Mit andern Worten gesagt heisst das ungefähr folgendes: wenn für das zu landw. Zwecken verwendete Benzin noch kein reduzierter Zollansatz besteht, so sind daran die zuständigen landw. Verbände schuld. Sie haben keine Vorschläge unterbreitet, um allfällige Missbräuche zum vorneherein auszuschalten.

Mir (Eingeweihtem) ist beim Lesen dieser Pharisäer-Zeilen die Röte und mit ihr ein berechtigter Zorn in den Kopf gestiegen. An jener denkwürdigen Konferenz vom 14. Oktober 1952 wurde den Vertretern der Landwirtschaft zuerst das Landwirtschaftsgesetz «unter die Nase gestrichen», mit dem Hinweis, dass sich die Landwirtschaft damit nun zufrieden geben sollte, statt immer noch mehr zu verlangen. Selbstverständlich war auch von der Bundesfinanzreform die Rede und von denen, die dem Bund die Einnahmen missgönnen. Es hiess u. a. auch, dass man sich bei der Zollverwaltung «mit Händen und Füßen» gegen einen reduzierten Benzinzollansatz wehren werde. Heute, nach 1 $\frac{1}{2}$ Jahren will man offenbar einiges beschönigen.

Als einfachstes und billigstes Verfahren zur Verhütung allfälliger Missbräuche nannten wir von jeher die Kennzeichnung der landw. Treibstoffe. Ein Gutachten der EMPA spricht sich hierüber positiv aus. Die Beimischung eines Farbstoffes beispielsweise ermöglicht, selbst kleine Missbräuche nachzuweisen. Als weitere Möglichkeit wurde das Zuteilungsverfahren vorgeschlagen, wobei die Meinung bestand, zur Entlastung der Oberzolldirektion landw. Organisationen einzuschalten, die seit Jahrzehnten wichtige Treuhänderaufgaben für den Bund (Inlandgetreide) erfüllen. Unsere Vorschläge wurden jeweils mit einem sturen Hinweis auf den allein zuständigen Beamtenapparat abgelehnt, obwohl sie bei etwas gutem Willen durchführbar wären.

Kartoffelpflanzen ist wirtschaftlicher

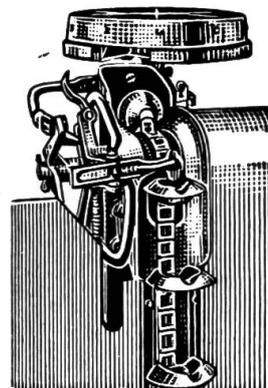


mit der

McCORMICK INTERNATIONAL KARTOFFELSETZMASCHINE

Der McCormick International Kartoffelsetzer

- für Pferde- oder Traktorzug
- ist mit den neuesten technischen Einrichtungen versehen, die ein absolut einwandfreies Bepflanzen ermöglichen:
- Verstellbaren Setzabstand
- Fünf Bechergrossen
- Automatischer Korrektor
- Grosse Arbeitersparnis
- Stabil und dauerhaft, für jahrelangen Gebrauch gebaut.



International Harvester Co. AG., Zürich
Hohlstrasse 100, Tel. 051/23 5740



McCormick International Traktoren und Landmaschinen · International Lastwagen · International Harvester Kühlschränke und Kühltruhen · Klimaanlage · International Industrie- und Baumaschinen





Baumspritze an einem Einachs-Traktor. Beim Verrichten dieser Arbeit bezahlt der Obstbauer **Fr. 26.50** je 100 kg Benzin in die Staatskasse, resp. an den Unterhalt der Strassen !



Hacken einer Zuckerrübenkultur mit einem Hackgerät an einem Einachs-Traktor. Beim Verrichten dieser Arbeit bezahlt der Bauer **Fr. 26.50** je 100 kg Benzin in die Staatskasse, resp. an den Unterhalt der Strassen !

Clichés: Bucher-Guyer,
Masch.-Fabrik, Niederweningen

Frage 1: Gibt es im Bundeshaus zu Bern nicht einen einzigen Menschen, der diesen Unsinn und diese Ungerechtigkeit einsieht?

Frage 2: Laufen die Vertreter der Landwirtschaft (insbesondere die Herren Landwirtschaftslehrer) im Parlament und die Vertreter derjenigen Parteien, die sich vor den Wahlen als bauernfreundlich brüsten, mit verbundenen Augen umher, dass ihnen diese Ungerechtigkeit nicht in die Augen sticht, und sie die Angelegenheit nicht immer und immer wieder aufgreifen?



Ein Einachs-Traktor beim Heumähen. Beim Verrichten dieser Arbeit bezahlt der Bauer **Fr. 26.50** je 100 kg Benzin in die Staatskasse, resp. an den Unterhalt der Strassen !



Zapfwellen-Schwadenrechen an einem Einachs-Traktor. Beim Verrichten dieser Arbeit bezahlt der Bauer **Fr. 26.50** je 100 kg Benzin in die Staatskasse, resp. an den Unterhalt der Strasse !

Man kann übrigens die Frage aufwerfen, ob der Bund oder eine Bundesinstanz das Recht hat, berechnete Forderungen mit dem bequemen Hinweis auf mögliche Missbräuche abzulehnen. Missbräuche sind überall und bei jedem Gesetze möglich. Es ist daher ungerecht und eines Rechtsstaates unwürdig, in einem Einzelfall die Mehrzahl eines Berufsstandes wegen einiger supponierter Betrüger mit der Vorenthaltung von Rechten zu bestrafen. Wie überall, kann man auch beim reduzierten Benzinzoll für Missbräuche entsprechende Bussen und Strafen vorsehen. Uebrigens, wieso wendet der Bund in Sachen Missbrauch in folgenden Beispielen nicht den gleichen Grundsatz an:

- Verzicht auf den Bezug von Steuern, weil es Steuerhinterzieher geben soll.
- Verzicht auf sämtliche Zollgebühren, weil es Zollbetrüger und Schmuggler geben soll.
- Verzicht, Schulmeister in die Bundesverwaltung und in das Offizierskorps aufzunehmen, weil man damit gelegentlich schlechte Erfahrungen machen soll.
- Verzicht (bundes) eigene Schulen zu führen, weil es gelegentlich «Schüler» geben soll, die nicht «gut tun», oder Lehrer, die mit x-jährigen Vorlesungen in der Mappe, aber mit nicht minder wichtiger Miene, ins Kolleg schreiten.
- Verzicht auf einen Bundesrat, weil es schon vorgekommen sein soll, dass ein Bundesrat davongelaufen ist.

Wir überlassen es unseren Lesern, diese Aufzählung für sich zu ergänzen. Besonders witzige Einfälle wolle man uns bekanntgeben, damit wir sie gelegentlich zum besten geben können.

Anschliessend veröffentlichen wir noch den internen Bericht eines landw. Genossenschaftsverbandes, der das Problem des Benzinzolles treffend beleuchtet:

«Am 31. Januar 1952 publizierte das Eidgenössische Statistische Amt interessante Zahlen über die Motorisierung in der Landwirtschaft. Es schrieb unter anderem: «Im Vergleich zur Fläche des vollwertigen Kulturlandes ist die schweizerische Landwirtschaft stärker motorisiert als jene anderer Länder. Dies ist zum Teil auf die durchschnittlich kleine Betriebsgrösse, den hohen Intensitätsgrad der Bewirtschaftung, den starken Mangel an Arbeitskräften und die topographischen Verhältnisse zurückzuführen.»

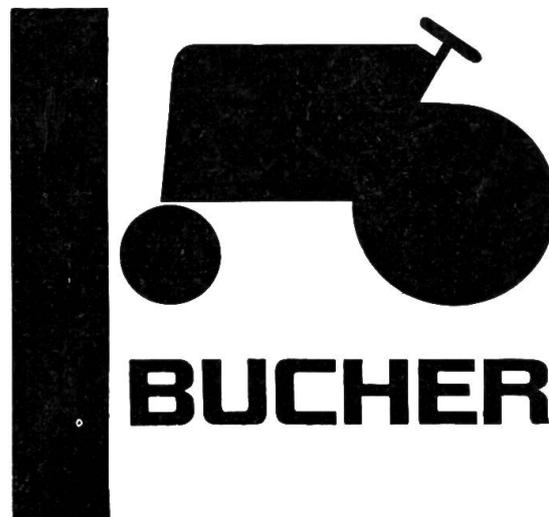
Durch diese Motorisierung ist der Treibstoff für die Landwirtschaft ein wichtiger und unentbehrlicher Hilfsstoff geworden. Dadurch kommen aber auch die bäuerlichen Betriebskosten höher zu stehen, weil der Treibstoff zugekauft werden muss, während früher der Hafer für die Pferde im eigenen Betrieb angebaut werden konnte.

In den Vereinigten Staaten (übrigens auch in verschiedenen europäischen Staaten. Die Red.) wird auf Benzin für landwirtschaftliche Motormaschinen, die ja die öffentlichen Verkehrswege nur selten benützen, die übliche Steuer für den Bau und Unterhalt der öffentlichen Strassen nicht erhoben. Die Abgabe von verbilligtem Treibstoff an die Landwirtschaft gilt in den U.S.A. aus den vorerwähnten Gründen als selbstverständlich.

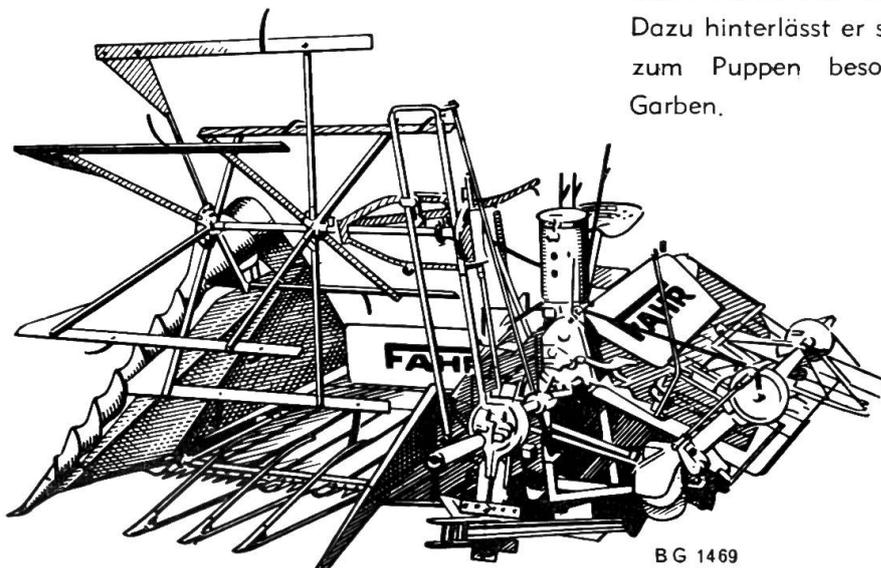
In der Schweiz sind für Petrol, Whitespirit und Dieselöl für landwirtschaftliche Traktoren ebenfalls Zollbegünstigungen vorhanden. Hingegen wurden

FAHR

der Bindemäher
für höchste
Ansprüche



Der FAHR-Bindemäher ermöglicht eine rasche Getreideernte bei geringsten Kornverlusten und die volle Ausnutzung der Mähbalkenbreite auch bei Lagerfrucht. Dazu hinterlässt er stets schön gebundene, zum Puppen besonders gut geeignete Garben.



Der FAHR Z 1 und der FAHR Z 5 sind die modernen leistungsfähigen Bindemäher für Traktoren mit Zapfwellenantrieb. Der FAHR B 5 eignet sich für die wahlweise Verwendung am Traktor oder am Pferdegespann oder für Traktoren, die keine normalisierte Zapfwelle besitzen. Alle Modelle sind mit der zuverlässigen zentralen Frischölschmierung ausgerüstet. Die Prospekte schicken wir Ihnen gerne zu, wenn Sie uns eine Karte schreiben.

BUCHER-GUYER

Niederweningen (Zürich)
Tel. (051) 94 31 43

bis jetzt alle Begehren, auch für Benzin für landwirtschaftliche Motormaschinen eine Zollermässigung zu erhalten, abgewiesen. Diese ablehnende Haltung wird von der Landwirtschaft nicht verstanden. Heute überweist der Bund die Hälfte des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke den Kantonen für die Subvention der Autostrassen (1951 waren es rund 45 Millionen Franken). Nachdem nun aber die landwirtschaftlichen Motormaschinen die öffentlichen Strassen nicht oder nur wenig belasten, wäre es nicht mehr als gerecht, wenn von der erwähnten Summe ein gewisser Betrag für die Benzinzollrückerstattung an die Landwirtschaft reserviert würde.

Die Frage der Kontrolle der zollbegünstigten Treibstoffe stellt keine besonderen Probleme dar. Sollte beispielsweise das Rückerstattungssystem — nach unserem Dafürhalten die zuverlässigste Methode — zur Anwendung gelangen, dann könnten bestehende landwirtschaftliche Organisationen, die seit Jahrzehnten wichtige Treuhänderaufgaben für den Bund (Inlandgetreide) erfüllen, zugezogen werden. Dadurch liess sich der notwendigen Kontrollapparat der Eidgenössischen Zollverwaltung auf ein Minimum reduzieren.»

Zum Schlusse bitten wir die Eidg. Oberzolldirektion, endlich einmal Farbe zu bekennen und zur Sache zu stehen. Es geht nicht an, den nicht-landwirtschaftlichen Kreisen zu erklären, die Forderungen der Landwirtschaft seien berechtigt, man würde ihnen gerne entsprechen und auf der anderen Seite die Vertreter der Landwirtschaft jeweils «abzufertigen». Man soll bei der Eidg. Oberzolldirektion ja nicht glauben, wir würden das Problem «Benzinzoll» nach 20 Jahren sang- und klanglos abschreiben. Wir sind von der Berechtigung und Durchführbarkeit der Forderung derart überzeugt, dass wir so lange und mit zunehmender Wucht hämmern werden, bis das Eisen geschmiedet ist.

Wer hat wen vor den Kopf gestossen ?

Anlässlich einer telephonischen Unterredung hat man mir letzthin (aus Bundeskreisen) ganz nebenbei die Bemerkung gemacht, man solle «niemanden vor den Kopf stossen». Diese hinfällige Bemerkung galt selbstverständlich dem eingangs erwähnten Artikel (Nr. 11/53). Sollte man sich in der Bundesverwaltung, insbesondere bei der Eidg. Oberzolldirektion, wegen der offenen Sprache «vor den Kopf gestossen» fühlen, so kann sich die Landwirtschaft mit vollem Recht fragen, ob in Tat und Wahrheit nicht vielmehr sie «vor den Kopf gestossen» wurde. Wie wurde sie und die einheimische Traktorenindustrie beispielsweise in den 30er-Jahren hinsichtlich des Dieselölzollens an der Nase herumgeführt und wie lange hält man sie wegen des Benzinzollens schon hin. Es braucht schon eine grosse Dosis Amtsschimmelgeist, um dies nicht einzusehen. Man kann übrigens die Frage auch so stellen: «Wer ist für wen da?». Offenbar ist man in bestimmten Kreisen der Ansicht, das Volk sei für die Verwaltung da.

R. Piller.

Die Technik im Dienste der Landwirtschaft!

Endlich ein neues Ziel erreicht. Die
Aufgummierung der Traktoren-Pneus
ist heute möglich dank



Sie sichern sich grosse Ersparnisse.
Sie verlängern das Leben Ihrer Pneus.
Sie vergrössern die Leistung Ihres
Fahrzeuges!



Wenden Sie sich für die Aufgum-
mierung Ihrer Traktoren-Pneus
sofort an

**Vacu-Lug -
Tractors - Pneus - S.A.**

La Tour-de-Peilz bei Vevey

Telephon (021) 5 50 55