

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

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 8 (1946)

Heft: 2

Artikel: Es ist soweit

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1049007>

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.](#)

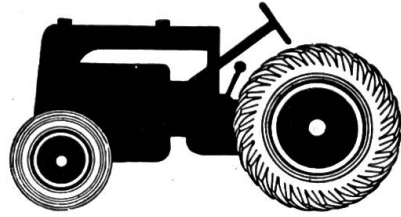
Terms of use

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: 05.02.2025

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

DER LE TRACTEUR TRAKTOR



Offizielles Organ des Schweizerischen Traktorverbandes
Organe officiel de l'Association suisse de Propriétaires de Tracteurs

Schweiz. Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen
Organe suisse pour le matériel de culture mécanique

Es ist soweit

An einem der ersten Februartage brachten die Tagesblätter einen kurzen Hinweis über die angebliche Aufhebung der Rationierung flüssiger Treibstoffe. Etwas misstrauisch überflog man diese, nicht amtlichen Zeilen, aber die Hoffnung, die Meldung möge der Wahrheit entsprechen, blieb erhalten.

Mit der von kompetenter Stelle aus erlassenen nachträglichen Orientierung wichen die letzten Zweifel. Endlich ist es also so weit, sagte sich mit Erleichterung der Landwirt, der Geschäftsmann, der Handwerker und nicht zuletzt auch der Sonntagsfahrer.

Fünfundziebzig Monate lang konnten die begehrten flüssigen Treibstoffe nur gegen Abgabe von Rationierungsscheinen bezogen werden. Nachdem anfänglich noch ziemlich aufgerundete Rationen die Verwendung der Motorfahrzeuge und Arbeitsmaschinen in erträglichem Umfang ermöglichten, veränderte sich das Bild mit der Ausdehnung des Kriegsgeschehens zusehends in negativem Sinne. Die Verteilungsstellen mussten veranlasst werden, die Freigabe auch kleinster Mengen vorsichtig abzuwägen. Die dem Konsument damit erwachsenen Unannehmlichkeiten, die Mehrarbeit, die mit Unkosten verbundene Umstellung und alles was damit zusammenhing, wurde nur zu gerne auf das Sündenkonto der Kriegswirtschaftsämter gebucht. Die mit der Verteilung betrauten Beamten wurden gewissermassen — es war nur zu verständlich — zum Blitzableiter des auflaufenden Aergers. Es liegt uns fern, nachträgliches Mitleid für diese, dem öffentlichen Ansturm unterworfenen Funktionäre erwecken zu wollen. Wenn wir ein Wort darüber verlieren, möchten wir lediglich in Erinnerung bringen, dass ihre Handlungen schliesslich nichts anderem als der Erfüllung einer ihnen auferlegten Pflicht entsprachen, einer Pflicht, der bei Ueberlegung über die Auswirkungen dieser knappen Zuteilungen, oft nur mit Hemmungen und Bedenken Folge geleistet werden konnte.

Es soll aber auch nicht unerwähnt bleiben, dass mitunter Fehler unterliefen, die zufolge der beschränkten Anzahl der zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte leider unvermeidlich waren. Ab und zu mag auch das stundenlange Abhören von Klageliedern oder das Ueberprüfen ganzer Stösse unklar abgefasster oder gar allzu markanter Gesuche den Grad der Schalterfreundlichkeit etwas beeinträchtigt haben. Wie oft wurden in ironischem Tone Demarchen an «höhere Instanzen» angedeutet und wie manchmal wiederhallten harte, vielleicht doch nicht so böse gemeinte Worte, in den Amtsstuben.

Die lange Drangsalperiode gehört nun Gott sei Dank der Vergangenheit an. Hoffen wir zuversichtlich, dass es definitiv dabei bleibe und die jetzt sorgsam gesammelten Unterlagen der Rationierungs-Systeme als Museumstücke in den Schubladen und Archiven verstauben.

Den anormalen Zeitabschnitt haben wir — das müssen wir doch ehrlich gestehen — im grossen und ganzen glücklich überbrückt. Die erlittenen Scharfen lassen sich durchwegs auswetzen, um so mehr als eine nicht nur vorübergehend scheinende Prosperität aufgeblüht ist und wir damit der Sorge einer gefürchteten Arbeitslosigkeit enthoben sind. Halten wir Rückblick, müssen wir ebenfalls bestätigen, dass die Behörden, trotz allen vielfältigen Schwierigkeiten, die grössten Anstrengungen unternahmen, um den Einsatz der motorisierten Maschinen für die Ausführung der wichtigsten und schwersten Arbeiten zu gewährleisten. Die Abteilung für Landwirtschaft des EVD im besonderen bemühte sich rechtzeitig, ein dem Landwirtschaftsbetrieb Rechnung tragendes Zuteilungssystem aufzubauen. Auf keinem Gebiete der Rationierung wurde der Bedarf auf so individueller Basis errechnet, wie für die Halter motorisierter Landwirtschaftsmaschinen.

Wenn die Rationen in einem gewissen Zeitpunkt erheblich unter das Bedarfsniveau gedrückt werden mussten, war es in jener kritischen Periode, in der die Importe, während einer Reihe von Monaten, vollends ausblieben.

Erst kürzlich durften die Import- und Verbrauchsziffern der Kriegsjahre der Öffentlichkeit bekanntgegeben werden. Der Vergleich dieser Zahlen lässt die damals getroffenen und als hart empfundenen Einschränkungen als notgedrungen angebrachte Massnahmen erscheinen. Auch die, nach der Ansicht gewisser Kreise, zu spät erfolgte Aufhebung der Treibstoffrationierung entsprach durchaus der vorsorglichen Einstellung unserer Behörden. Dieser Standpunkt ist, im Hinblick auf die durch andere Staaten gemachte trübe Erfahrung, die zufolge eines zu frühen Abgleitenlassens der kriegswirtschaftlichen Massnahmen, nachträglich die Rationierung nochmals und zwar verschärft einführen mussten, um so stichhaltiger.

Die uns, anlässlich einer Presse-Orientierung erteilten Aufschlüsse über die Vorrathshaltung unmittelbar vor Beginn der Rationierung und über Einfuhr und Verbrauch flüssiger Treibstoffe während der Kiegszeit wird auch unsere Leser interessieren. Wir unterbreiten deshalb nachstehend einige der hauptsächlichsten Daten.

Ende 1939 betrug der Wirtschaftsbestand ca. 60 000 to. Ein grosser Teil davon entfiel jedoch, zur Erhöhung der Bestände, an die Armee. Vom 1.



long life

MOTOR OIL

in Originalqualität

wieder erhältlich



NACH WIE VOR

September 1939 bis zum 31. März 1945, dem Zusammenbruch Deutschlands, konnten insgesamt 693 287 to importiert werden. Ca. 127 000 to davon wurden der Landesverteidigung zugesprochen. Auf Grund des Currie Abkommens brachte man in der Zeit vom 1. April 1945 bis 31. Januar 1946 nochmals 98 283 to über die Grenze. Zur Streckung der bescheidenen Importmengen sind seit dem Jahre 1941 bis zum Kriegsende an Paraldehyd und Emser-Gemisch 40 648 to zugefügt worden.

Um einen Vergleich, dieser für die vielen Jahre auszureichenden, relativ geringen Treibstoffmenge zu geben, sei noch der durchschnittliche Vorkriegs-Jahresverbrauch von ungefähr 430 000 to erwähnt.

Um Vorräte anhäufen zu können, musste der erforderliche Lagerraum vorerst geschaffen werden. Der Bund erstellte deshalb in der sogenannten Stockern bei Ostermündigen eine Grosstankanlage, die im April des Jahres 1940 in Betrieb genommen werden konnte. Die 16 in Sandsteinfelsen eingebauten Tanks, in der Dimension von 11 bis 18 m Durchmesser und 12 bis 19 m Höhe vermögen ca. 36 Millionen Liter zu fassen. Die verschiedenen Treibstoffe fließen aus den in Zollikofen stehenden Zysternen mit Gefälle in ein nahe liegendes Pumpwerk, das die Aufgabe zur Weiterbeförderung in das ca. 5 km entfernte, im Berg verborgene Lager übernimmt.

Mit Genugtuung konstatierten wir, dass diese Behälter nunmehr bis an den Rand gefüllt sind. Dieses Bewusstsein, sowie die Kenntnis, dass noch weitere, allerdings kleinere Vorratslager vorhanden sind, befreit uns von einem grossen Alpdruck.

Die Treibstoffpreise werden dagegen, wie man uns orientierte, noch nicht so bald reduziert, denn die gesamten, von der Petrola seit 1940 geschaffenen Reserven von zusammen 21 Millionen Franken sind für die anfangs Dezember vorgenommene Preissenkung voll beansprucht worden. Was das anbelangt, ist es noch nicht so weit. Rü.

TRACTEURS ANGLAIS ET AMÉRICAINS.

Une revue complète du développement des tracteurs agricoles pour arriver à la situation actuelle en Angleterre, a été faite récemment dans le magazine anglais spécialisé «The Automobile Engineer», dont le texte, dans sa traduction allemande, a été mis gracieusement à notre disposition par la «Revue Automobile». On nous soumet 25 modèles de 11 constructeurs, avec des moteurs allant de 15 à 60 CV. Remarquons que deux produits seulement sont anglais, les autres étant importés des États-Unis.

Signalons d'emblée que dans les tracteurs à roues de cette catégorie, le moteur Diesel est absolument inconnu et seul le tracteur à chenilles Caterpillar D₂ est équipé d'un moteur de ce genre. Ceci est d'autant plus surprenant qu'en Europe le Diesel, qui convient particulièrement au tracteur, est en voie d'éliminer de plus en plus le moteur à essence ou à pétrole. Les raisons qui ne font guère apprécier le Diesel dans les pays anglo-saxons est, d'une part, son prix plus élevé, d'autre part la difficulté qu'il y a à le mettre en marche à