

<b>Zeitschrift:</b>	Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerischer Verband für Landtechnik
<b>Band:</b>	26 (1964)
<b>Heft:</b>	7
<b>Rubrik:</b>	37. Tätigkeitsbericht des Schweizerischen Traktorverbandes : über die Zeit vom 1. Juli 1962 bis zum 30. Juni 1963. 3. Fortsetzung

#### **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:** 20.02.2026

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



# 37. Tätigkeitsbericht

## des Schweizerischen Traktorverbandes

über die Zeit vom 1. Juli 1962 bis zum 30. Juni 1963.

(Die Zahlen in Klammern beziehen sich  
in der Regel auf das Vorjahr) (3. Fortsetzung)

Die nachstehenden Tabellen 4 und 5 beweisen, dass die Bemühungen zur Hebung der Betriebssicherheit auch im vergangenen Jahr nicht wertlos waren. Bei dieser Feststellung wollen wir die tatkräftige Unterstützung der Abteilung für Unfallverhütung des IMA und der im Entstehen begriffenen kantonalen Zentralstellen für Unfallverhütung nicht vergessen. Auch ihre Arbeit sei gebührend anerkannt. Wir verbinden mit dieser Anerkennung die Hoffnung, dass die Zusammenarbeit mit den landw. Organisationen nicht vergessen wird. Es wird besonders bei der Unfallverhütung weniger auf eine administrativ gut ausgebaute Amtsstelle ankommen, sondern vielmehr auf die wirksame Erfassung jedes einzelnen Betriebes und zwar ohne zusätzliche behördliche Erlasse.

**Tabelle 4**

### Beteiligung der Traktoren an Strassenverkehrsunfällen

#### Landwirtschaftstraktoren

Jahr	Traktorbestand	Beteiligte Traktoren	% nach Bestand	% nach Anz. Unfälle
1946*	14'700	293	2,00	0,89
1947*	16'000	301	1,88	0,68
1948*	17'400	320	1,84	0,66
1949*	18'600	277	1,49	0,55
1950*	19'500	323	1,66	0,55
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	58'000	476	0,82	0,46

\* Industrietraktoren inbegriffen.

### Industrietaktoren

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	0,24
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

**Tabelle 5**

**An Strassenverkehrsunfällen in der Schweiz beteiligte Objekte \*)**

	1957	1958	1959	1960	1961	1962
Eisenbahn	177	161	183	199	230	237
Strassenbahn	1132	1118	1164	1121	1156	1013
Car/Omnibus	785	836	901	889	912	857
Personenwagen	39803	44022	48061	55669	59999	61139
Lastwagen	6700	6514	6783	8207	9040	9366
Landwirtschaftlicher Traktor	360	450	463	533	526	476
Industrietraktor	136	116	102	96	82	158
Motorrad	7288	6467	5769	5098	4614	4161
Motorroller	3706	3928	4338	4571	4337	3536
Kleinmotorrad <sup>1)</sup>	—	—	—	—	3332	2974
Motorfahrrad	2073	2415	2908	3466	1316	2639
Fahrrad	7214	7121	7168	7385	6910	6903
Fuhrwerk	341	372	284	291	234	150
Handwagen <sup>2)</sup>	84	93	62	72	—	—
Fussgänger	6078	6006	5979	6748	7067	6894
Sportschlitten <sup>2)</sup>	52	49	48	35	30	—
Tiere	484	462	445	510	455	480
Andere	178	166	218	230	363	396
Total	76591	80296	84876	95120	100603	101379

\*) Ohne Unfälle mit blossem Sachschaden bis 200 Franken.

<sup>1)</sup> Wurde 1961 zum ersten Mal unter dieser Bezeichnung erfasst.

<sup>2)</sup> Wird nicht mehr erfasst. Figuriert nun unter «andere».

### 17. Schweizerisches Strassenverkehrsrecht

Mit der Verordnung über die Strassenverkehrsregeln (VRV), vom 13. November 1962 wurde das neue Strassenverkehrsgesetz (SVG) auf den 1. Januar 1963 in Kraft gesetzt.

Das neue Strassenverkehrsrecht bestand am 30. Juni 1963 aus folgenden eidgenössischen Erlassen:

- Bundesgesetz über den Strassenverkehr (SVG), vom 19.12.1958
- (VO) Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Strassenverkehr (VVV), vom 20.11.1959.

- VO über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer (ARV), vom 5.10.1962.
- VO über die Strassenverkehrsregeln (VRV), vom 13.11.1962.
- VO über die Strassensignalisation (SSV), vom 31. Mai 1963.
- Bundesratsbeschluss (BRB) über die Haftpflichtversicherung der Motorfahrzeuge beim Transport gefährlicher Ladungen, vom 5.6.1961.

Einige auf dem alten Motorfahrzeuggesetz (MFG) oder seiner Vollziehungsverordnung (MFV) basierende eidgenössische Erlasse bleiben bis zum Inkrafttreten der technischen oder administrativen Vollziehungsverordnung noch in Kraft. Es sind dies 2 Vollziehungsverordnungen und 8 Bundesratsbeschlüsse. 11 weitere Bundesratsbeschlüsse, die seinerzeit zur Ueberleitung ins neue Gesetz erlassen wurden, sind zum Teil durch die VRV vom 13.11.1962 ersetzt worden. Einzelne Artikel bleiben aber auch hier bis zum Inkrafttreten der neuen technischen und administrativen Vollziehungsverordnungen in Kraft. Das trifft beispielsweise auch für den BRB vom 18. Juli 1961 zu. Wir haben die in die VRV übernommenen Artikel in der Nr. 3/63 unserer Zeitschrift publiziert.

Beurteilen wir die durch die neue Gesetzgebung für die Landwirtschaft geschaffene Lage, so darf erneut festgehalten werden, dass sie tragbar ist. Mit der Einführung der Altersgrenze und der theoretischen Führerprüfung für jugendliche Fahrer ist auch bei der nicht-landwirtschaftlichen Bevölkerung eine gewisse Beruhigung eingetreten. Trotzdem dürfen wir in unseren Bemühungen zur Hebung der Verkehrssicherheit nicht nachlassen. Ob die Sonderregelung für die landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge auf die Dauer beibehalten werden kann, darüber werden inskünftig einzig und allein deren Fahrer «befinden» und zwar durch ihr Verhalten auf der Strasse. Sollte die Praxis versagen, dann werden sowohl die Verbandsorgane wie auch die Verbandsfunktionäre machtlos sein. Man sollte zudem mit den Forderungen nach weiteren Milderungen zurückhaltend sein. Da es im Strassenverkehr nun einmal um Menschenleben geht, eignet sich das Strassenverkehrsrecht übrigens nicht gut als Steigleiter in der politischen Laufbahn.

Es gibt immer noch Leute, die der Meinung sind, man sei der Landwirtschaft zu weit entgegengekommen. Diesen möchten wir zu bedenken geben, dass allein mit der Unterstellung der landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge unter die Kausalhaftpflicht und die Erweiterung des Begriffes der «öffentlichen Strasse» der Verkehrspolizei heute der Zutritt auf gemeinsam benützte Feldwege und Hofplätze frei ist. Es wäre interessant zu sehen, wie beispielsweise ein öffentlicher Verkehrsbetrieb auf eine derartige Zumutung reagieren würde.

## 18. Die Erhebung eines Zollzuschlages auf Treibstoffen zur Finanzierung der Nationalstrassen

Die im letztjährigen Bericht angekündigte «Verfügung des Eidg. Finanz- und Zolldepartementes über das Verfahren betreffend die Zollrückerstat-

tung auf den für land- und forstwirtschaftliche Zwecke verwendeten Treibstoffen» wurde am 5. September 1962 erlassen.

Es schien uns wichtig, die Landwirte eingehend über das neue Verfahren der Zollrückerstattung zu orientieren. Wir widmeten daher die Nr. 15/1962 des «Traktor» diesem Problem. Zudem führten wir, wie bereits an anderer Stelle erwähnt, im November 1962 in Zürich und Lausanne Orientierungskurse für die durch die Sektionen vorgesehenen Referenten durch. Es wurden in der Folge insgesamt 118 Versammlungen mit rund 10 000 Besuchern durchgeführt. Leider war es den Sektionen nicht möglich, während der bis zum 15. Januar 1963 (Einreichtermin) zur Verfügung stehenden Zeit mehr Versammlungen durchzuführen. Das ist der Grund, warum nur etwa ein Sechstel der Traktorbesitzer erreicht werden konnte. Erkundigungen haben ergeben, dass die Zoll-Rückerstattungsformulare unterschiedlich ausgefüllt wurden. Das mag auf die zeitbedingte ungenügende Orientierung zurückzuführen sein. Einige Sektionen werden gut tun, mit den Orientierungen im Vorwinter 1963 weiterzufahren. Es darf nämlich nicht vergessen werden, dass die Weiterführung der Zollrückerstattung vom guten Ausfüllen der Formulare abhängt. Es wäre verfehlt, die Orientierung der Landwirte einfach irgend einer kantonalen Instanz zu überlassen. Die Interessen sind schliesslich nicht gleich gelagert. Hingegen hätte man von allen kantonalen Ackerbaustellen erwarten dürfen, dass die Inhaber der Gemeindeackerbaustellen genügend orientiert werden. Einige Kantone haben dies in vorbildlicher Weise getan. Die Materie war neu und zum Teil nicht leicht überblickbar. Sie war demnach nicht ohne weiteres verständlich und vor allem fiel es den Gemeindeackerbauleitern auf Grund der ihnen zur Verfügung stehenden Angaben nicht immer leicht, die Landwirte zu beraten.

Sobald die Erfahrungen der Gesuchsperiode 1962 vorliegen, wird man zusammen mit der Eidg. Oberzolldirektion und der Abteilung für Landwirtschaft darüber beraten müssen, wie festgestellte Mängel in Zukunft vermieden oder behoben werden können.

## **19. Vorsorge im Hinblick auf Versorgungsschwierigkeiten**

Die im letztjährigen Bericht erwähnten Holzgas-Versuche am Zentralschweizerischen Technikum in Luzern gingen weiter. Unter der Leitung von Herrn Prof. Ing. R. Tognoni wurden die Leistungsmessungen an Traktormotoren nun mit einer schwedischen Generatoranlage weitergeführt. Herr. Prof. Tognoni fasst seinen Bericht hierüber wie folgt zusammen:

### **Durchgeführte Versuche und Ergebnisse**

Um Vergleichsergebnisse mit Holzgas zu erhalten, wurde der Motor (Ford-Major) vorerst im Dieselbetrieb ausgemessen. Die Luftüberschusszahl betrug 1,3–1,4, ohne dass Rauchentwicklung auftrat. Der spezifische Verbrauch erreichte den sehr guten Wert von 180–184 gr/Psh im Drehzahlbereich 1250–1750 U/Min.

Um den günstigsten Einspritzbeginn bei Holzgas zu ermitteln, wurde

dieser im Bereich von  $15^0$ – $40^0$  v. OT variiert. Es ergab sich nur eine relativ schwache Abnahme der Leistung mit früherem Einspritzbeginn. Für die folgenden Versuche wurde daher die Einstellung  $20^0$  v. OT, wie sie dem Dieselmotor entspricht, gewählt.

## Vorgenommene Änderungen für den Holzgasbetrieb

Die Reglerstange der Diesel-Einspritzpumpe, welche mit einem Flieh-  
kraftregler ausgerüstet ist, wurde vorerst mit dem Stophebel blockiert. Die  
Pumpe weist jedoch eine stark fallende Fördercharakteristik mit abnehmend-  
er Drehzahl auf. Trotzdem die Menge bei 1750 U/Min auf 11 mg/l einge-  
stellt war, fiel sie bei  $n = 1100$  bereits auf 6 mg/l und erreichte damit die  
Minimalmenge für einwandfreies Zünden. Durch Anbringen zweier Federn  
mit verschiedenen Federcharakteristiken an den Stophebel war es möglich,  
die Zündölmenge im Bereich 1750–1100 U/Min praktisch konstant auf  
6 mg/l zu halten. Unterhalb dieser Drehzahl steigt sie auf ungefähr 7 mg/l  
an, wie es für ein einwandfreies Zünden notwendig ist. Durch diese  
Anordnung ist es möglich geworden, den Motor im ganzen Bereich von 650  
–1750 U/Min mit Holzgas zu betreiben.

## Versuch mit der Imbert-Anlage

Bis zum Eintreffen des Volvo-Generators konnten die Versuche mit der Imbert-Anlage für Buchenholz bis 25% Feuchtigkeit durchgeführt werden. Bei 14% Feuchtigkeit beträgt die Leistung ca. 82,5% und der spezifische Dieselölverbrauch ca. 15% des reinen Dieselbetriebes.

## Versuch mit Volvo-Anlage

Die Vergleichsmessung mit dem Imbert-Generator ergibt praktisch die gleiche Leistung. Die Abweichung von 1 PS bei der höchsten Drehzahl liegt im Streubereich der Messung. Am auffälligsten ist die viel höhere Austrittstemperatur aus dem Generator:

Volvo ca. 500° C      Imbert ca. 250° C

Durch die hohe Eintrittstemperatur der Volvo-Anlage in den Glasfiltern wird der Taupunkt nicht unterschritten und dieser bleibt absolut trocken. In der Mischdüse konnte keinerlei Teerabscheidung festgestellt werden. Die Versuche wurden mit Buchen-, Buchen/Tannen-, Birnbaum-, Eschen- und Astholz durchgeführt. Die günstigste Feuchtigkeit liegt bei 10–20%. Unterhalb 10% neigt der Motor bei höherer Kühlwassertemperatur zum Nageln. Oberhalb 25% fällt die Leistung stark ab. Die Leistung bleibt bei allen Holzarten praktisch gleich. Buchen-, Birnbaum- und Eschenholz können rein gefahren werden. Dem Tannenholz muss je nach Feuchtigkeit Hartholz beigegeben werden. Das Mischungsverhältnis beträgt:

Bis ca. 4 % Feuchtigkeit	$\frac{1}{4}$	Buchen	$\frac{3}{4}$	Tannen
Bis ca. 12 % Feuchtigkeit	$\frac{1}{2}$	Buchen	$\frac{1}{2}$	Tannen
Über 12 % Feuchtigkeit	$\frac{3}{4}$	Buchen	$\frac{1}{4}$	Tannen

Bei grösserem Tannenholz-Anteil tritt Versperrung im Generator auf.

Das Astholz verhält sich ähnlich. Bei 15 % Feuchtigkeit können bis zirka die Hälfte Tannenäste den Buchenästen beigemischt werden. Bei höherem Tannenholz-Anteil tritt ebenfalls Versperren im Generator auf. Die Äste wurden auf eine Länge von ca. 6 cm zugeschnitten.»

Die Versuche werden ebenfalls vom Delegierten des Bundesrates für wirtschaftliche Kriegsvorsorge, von der Abteilung für Landwirtschaft des EVD und von der Eidg. Inspektion für Forstwesen begrüsst und finanziell unterstützt. Wir danken den Eidg. Behörden für die wertvolle moralische und finanzielle Unterstützung. Auch der schweizerische Verband für Waldwirtschaft in Solothurn hat die Bedeutung dieser Versuche in seiner Zeitschrift erwähnt und begrüsst.

Die Versorgungsschwierigkeiten des letzten strengen Winters haben die Behörden veranlasst, das Anlegen vermehrter Treibstoffreserven zu empfehlen. Wir haben einen diesbezüglichen Aufruf in der Nr. 8/63 unserer Zeitschrift veröffentlicht. Bis Ende Oktober 1963 wird die Technische Kommission zusammen mit dem Eidg. Kriegs-Ernährungs-Amt, mit der Abteilung für Landwirtschaft und mit der Vereinigung der kantonalen Brandversicherungsanstalten Richtlinien über das Anlegen von Treibstoffreserven ausarbeiten und anschliessend im «Traktor» publizieren.

Um in Zeiten allfälliger Versorgungsschwierigkeiten nicht improvisieren zu müssen, haben die Bundesbehörden verschiedene Massnahmen vorgesehen. Unser Geschäftsleiter nahm an den notwendigen Verhandlungen ebenfalls teil.

## **20. Gemeinschaftlicher Landmaschineneinsatz**

Der Wunsch der Amtsstellen und landwirtschaftlichen Organisationen nach vermehrtem gemeinschaftlichem Landmaschineneinsatz ist bei uns in der Praxis nie auf ein lebhaftes Echo gestossen. Der Grund ist einfach darin zu suchen, dass jeder Landwirt mit einem gesunden Menschenverstand befürchtet, bei einem gemeinschaftlichen Maschineneinsatz seine Aecker nicht termingerecht bestellen und die Ernten nicht rechtzeitig unter Dach bringen zu können. Dieses Verhalten ist menschlich.

In Deutschland in den letzten Jahren aufgekommene Neuerungen auf diesem Gebiet, die «Maschinenbanken» und die «Maschinenringe», verdienen es, bei uns wenigstens auch «ausprobiert» zu werden. Bei diesen Systemen bleibt der Landwirt Besitzer der Maschine. Er verpflichtet sich lediglich, bestimmte Maschinen nach Möglichkeit Berufskollegen gegen Entschädigung zur Verfügung zu stellen. Desgleichen kann er Maschinen, die er nicht besitzt, bei der Vermittlungsstelle anfordern. Letztere führt übrigens Buch über die Gutschriften und Belastungen und rechnet jährlich ab.

Bei uns ist diese Idee in Schüpfen (BE) durch eine Maschinengemeinschaft übernommen worden. Um dieser Idee vermehrten Auftrieb zu verschaffen, haben wir am 6. Oktober 1962, anlässlich der Delegiertenversammlung den deutschen Tonfilm «Die Maschinenbank» gezeigt und an-

schliessend käuflich erworben. Diese Vorführung veranlasste mehrere Sektionen, anlässlich ihrer Hauptversammlung, ein Referat von Geschäftsführer Gerber von der genannten Maschinengemeinschaft vorzusehen. Hoffen wir, diese Orientierungen werden dazu beigetragen haben, auch bei uns das Problem des wirtschaftlicheren Landmaschineneinsatzes zu lösen.

## **21. Ermittlung des Leistungsbedarfes zapfwellengetriebener Maschinen**

Im Verlaufe des Jahres 1962 wurden gemäss Beschluss der 34. Delegiertenversammlung vom IMA mit der von Herrn Gobalet konstruierten Apparatur Messungen an Mistzettmaschinen, Hochdrucksammelpressen, Feldhäckslern, Mähdreschern und Kartoffelerntemaschinen durchgeführt. Die Ergebnisse zeigten, dass der Leistungsbedarf der verschiedenen Arbeitsmaschinen je nach den Gelände-, Boden-, Pflanzen- und Arbeitsbedingungen sehr stark schwankt. Eine Veröffentlichung der über die einzelnen Fabrikate erhaltenen Werte könnte zur Folge haben, dass die Zahlen falsch interpretiert oder missbräuchlich verwendet werden. Aus diesem Grunde wurde auf die Bekanntgabe von Einzelwerten verzichtet und das Zahlenmaterial in einer Zusammenstellung über den Schwankungsbereich des PS-Bedarfes für wichtige Arbeitsmaschinen ausgewertet. Die Uebersicht ist in der IMA-Mitteilung Nr. 1/63 («Der TRAKTOR» Nr. 3/63, S. 152) veröffentlicht worden. Sie bildet eine wichtige Grundlage zur richtigen Einschätzung der bei einem Traktorkauf zu wählenden Stärkeklasse.

## **22. Motor- und Zapfwellenleistungen von Vierradtraktoren**

Hinsichtlich Motor- und Zapfwellenleistungen konnten vom IMA im Winterhalbjahr 1962/63 auf dem Prüfstand Strickhof, acht Traktoren gemessen werden. Wegen des erfolgten Zusammenschlusses zweier grösserer Firmen können jedoch die Messergebnisse über vier Traktortypen, deren Fabrikation aufgegeben wurde, nicht veröffentlicht werden. Nebst den bereits gemessenen Traktoren Alpina-Oekonom, John-Deere-Lanz T 500, Güldner AK 3 und Same-Puledro wurden dem IMA für die nächste Zeit Traktortypen von Fiat, Ford, IHC, Kramer, Porsche-Renault sowie das Kombinationsfahrzeug Merk-Pullax für Bremsstandmessungen angemeldet. Somit dürfte es im Laufe des kommenden Winters möglich sein, weitere Motor- und Zapfwellenleistungen bekanntzugeben.

## **23. Flammenschutz an Motoreinachsern**

Auf Grund kantonaler feuerpolizeilicher Vorschriften sind die Motorfahrzeugexperten verschiedener Kantone gezwungen, das nachträgliche Anbringen eines sogenannten Prallbleches als Flammenschutz zu verlangen. Das trifft besonders für landw. Motoreinachser und andere landw. Motorfahrzeuge zu, die mit einer relativ kurzen Auspuffanlage versehen sind. Diese von Kanton zu Kanton etwas ungleiche Behandlung gab zu verschiedenen Beanstandungen von seiten der Maschinenbenützer Anlass.

Wegen dem feuerpolizeilichen Charakter dieser Massnahme konnten wir

nicht einfach deren Abschaffung verlangen. Hingegen konnte erreicht werden, dass die Eidg. Typenprüfungskommission bereits anlässlich der Typenprüfung einen wirksamen Flammenschutz verlangt. Auf diese Weise wird die Abnahme der genannten Fahrzeuge gesamtschweizerisch einheitlich.

(Fortsetzung folgt)

## Hermann Beglinger, ein Siebziger

Wie wir erst nach Redaktionsschluss erfahren, wird der frühere Leiter des Technischen Dienstes und erster Geschäftsführer des Schweiz. Traktorverbandes (1924—1927) und heutiges Ehrenmitglied, Herr Hermann Beglinger, Alpnach-Dorf, am 18. Mai 70-jährig.

Wir gratulieren dem rüstigen Siebziger von ganzem Herzen und wünschen ihm und seiner lieben Gemahlin noch viele Jahre bei voller körperlicher und geistiger Kraft. Für alles, was er für den Schweiz. Traktorverband tat und heute noch tut, danken wir ihm recht herzlich.

Das Zentralsekretariat

## KAUF UND VERKAUF

### Abrandpflug

zum Abräumen des Strassenrandes und Mittelbordes, sowie zum Planieren und Ausgleichen der Strassenwölbung.

Erstellt und liefert:  
**Jak. Strasser, Benken ZH**  
Kontr.-Werkstätte 052/4 31 75

### Neue Traktor- und Einachstraktor-Anhänger

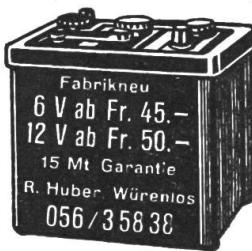
für Landwirtschaft und Industrie, in jeder Grösse und Ausrüstung, mit kurzer Lieferfrist und sehr preiswert. Habe auch laufend sehr preiswerte Occasionen am Lager. — Verlangen Sie unverbindliche Offerte bei:  
**Josef Artho, Tierhag, Station Lütisburg SG**  
Mechanische Werkstätte Telefon 073 / 5 42 35

Zu verkaufen kompl.

### Bührer-Traktor- Langholz-Zug

mit Doppelseilwinde, Anhänger mit Rungen-Schemel, hinterer Wagen mit Steuerung, sehr gut erhalten. Günstiger Preis, würde evtl. für den ganzen Betrag Rundholz an Zahlung nehmen.

Anfragen an  
**Josef Schürch & Sohn, Sägerei**  
Rothenburg LU Tel. 041/5 21 82



la Traktoren-Batterien

Zu verkaufen wegen Betriebsumstellung

### Hürlimann-Traktor D 200

Motor neu revidiert; mit Verdeck; Ausrüstung für Industrie u. Landwirtschaft, in sehr gutem Allgemeinzustand.  
Anfragen an:  
**Parkettfabrik Alpnach**  
P. Schmid-Rieker AG  
Telefon (041) 76 11 14  
Alpnachdorf

Gesucht initiativer

### Traktor- und Auto-Mechaniker

versiert spez. auch auf **Dieselmotoren** zur selbständigen Führung der Garage-Abteilung in fortschrittlichem Betrieb im Kanton Zürich.  
Bei Eignung Dauerstelle mit Betriebsfürsorgekasse.  
Handgeschriebene Offerten mit Angabe der Lohnansprüche und der Eintrittsmöglichkeit an  
**Emil Frei, Rickenbach ZH, Tel. (052) 3 73 49**

Zu verkaufen:

### Solide Schnappkarren

1 m<sup>3</sup> Inhalt, pneubereift für Traktorzug, günstiger Preis, unter Chiffre T 1222 H an Hofmann-Annoncen, Obersteinmaur ZH.