

Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik

Band: 31 (1969)

Heft: 9

Rubrik: 42. Tätigkeitsbericht des Schweizerischen Traktorverbandes : über die Zeit vom 1. Juli 1967 bis zum 30. Juni 1968 [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: 22.02.2026

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



42. Tätigkeitsbericht

des Schweizerischen Traktorverbandes

über die Zeit vom 1. Juli 1967 bis zum 30. Juni 1968

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

Tabelle 8 zeigt leider, dass die Zahl der an Strassenverkehrsunfällen beteiligten Landwirtschaftstraktoren im Jahre 1967 nochmals leicht zugenommen hat. Bei einem geschätzten Traktorbestand von 71'000 Einheiten ist diese Zunahme nicht nur eine zahlenmässige, sondern auch eine prozentmässige. Immerhin ist die Unfallbeteiligung der Jahre 1957–1960 nicht erreicht. Sowohl wir, wie die Verantwortlichen der Sektionen, werden daraus die Lehre ziehen, dass unsere Bemühungen zur Hebung der Betriebssicherheit nie erlahmen dürfen. Vielleicht gibt das Inkrafttreten der Techn. Verordnung Gelegenheit, vermehrt regionale Veranstaltungen durchzuführen. Möglicherweise könnte man die Werbung für Betriebssicherheit wirklichkeitsnaher gestalten. Anregungen dieser Art nehmen wir gerne entgegen und wir werden sie auch entsprechend prämiieren.

Tabelle 9 An Strassenverkehrsunfällen in der Schweiz beteiligte Traktoren 1967

(Die Zahlen in Klammern beziehen sich auf das Jahr 1966)

| Kantone | Landw. Trakt. | Industrietrakt. |
|------------------|---------------|-----------------|
| Zürich | 82 (68) | 38 (34) |
| Bern | 86 (71) | 10 (14) |
| Luzern | 35 (34) | 2 (3) |
| Uri | 2 (1) | — (2) |
| Schwyz | 19 (16) | 2 (1) |
| Obwalden | 9 (2) | — (2) |
| Nidwalden | 3 (1) | — (1) |
| Glarus | 3 (1) | — (—) |
| Zug | 7 (3) | 3 (—) |
| Fribourg | 50 (28) | 8 (4) |
| Solothurn | 17 (17) | 6 (7) |
| Basel-Stadt | — (1) | 7 (9) |
| Basel-Land | 11 (11) | 7 (5) |
| Schaffhausen | 6 (8) | 1 (—) |
| Appenzell A.-Rh. | 2 (2) | — (—) |
| Appenzell I.-Rh. | — (—) | — (2) |
| St. Gallen | 37 (36) | 1 (8) |
| Graubünden | 17 (21) | 3 (1) |
| Aargau | 52 (41) | 7 (14) |
| Thurgau | 27 (26) | 3 (1) |
| Tessin | 16 (12) | 3 (1) |
| Vaud | 90 (66) | 13 (14) |
| Valais | 67 (73) | 6 (4) |
| Neuchâtel | 14 (14) | 3 (—) |
| Genève | 5 (10) | 6 (7) |
| Total | 657 (563) | 129 (134) |

Eidgenössisches Statistisches Amt

Tabelle 10**An Strassenverkehrsunfällen in der Schweiz beteiligte Objekte 1967**

(Die Zahlen in Klammern beziehen sich auf das Jahr 1966)

| | | |
|------------------------------|---------|-----------|
| Eisenbahn | 233 | (230) |
| Strassenbahn | 804 | (838) |
| Car/Omnibus | 920 | (995) |
| Personenwagen | 81'733 | (76'359) |
| Lastwagen | 9'022 | (9'340) |
| Landwirtschaftlicher Traktor | 657 | (563) |
| Industrietraktor | 129 | (134) |
| Motorrad | 1'834 | (1'808) |
| Motorroller | 1'607 | (1'917) |
| Kleinmotorrad | 2'054 | (1'991) |
| Motorfahrrad | 4'145 | (3'911) |
| Fahrrad | 3'143 | (3'329) |
| Fuhrwerk | 91 | (103) |
| Handwagen | 42 | (35) |
| Fussgänger | 6'720 | (6'581) |
| Sportschlitten | 43 | (36) |
| Tiere | 623 | (562) |
| Andere Objekte | 512 | (436) |
| Total | 114'321 | (109'168) |

Eidgenössisches Statistisches Amt

Der Mehrzahl der Landwirte, die durch ihr diszipliniertes und rücksichtsvolles Verhalten zur Hebung der Sicherheit auf der Strasse, auf Acker und Feld, sowie auf dem Hof beigetragen haben, danken wir aufrichtig. Möge sich ihr gutes Beispiel auch auf weniger Einsichtsvolle auswirken.

Zwei bedauerliche Strassen-Unfälle, die sich im Frühjahr 1968 kurz hintereinander wegen ungenügendem oder zu spätem Anzeigen des Linksabbiegens durch einen Traktorfahrer ereigneten, veranlassten uns, in der gesamten landw. Presse einen entsprechenden Aufruf zu erlassen. Er wurde nicht nur von allen diesen Zeitungen, sondern überdies auch vom Radio der deutschen und rätoromanischen Schweiz übernommen.

Kurz vor der Heuernte forderten wir wiederum über die landw. Presse die Traktorführer auf, während der Zeit des Sommer- und Herbsttourismus besonders aufmerksam und rücksichtsvoll zu fahren und während der Stosszeiten mit den langsamen landw. Motorfahrzeugen die Strassen grösserer Ortschaften zu meiden.

17. Die Haftpflichtversicherungsprämien für landw. Motorfahrzeuge

Ende September 1967 wurden die Besitzer landw. Motorfahrzeuge von den Versicherungsgebern dahin orientiert, dass die Prämien für die Haftpflichtversicherung wegen «schlechtem Schadenverlauf» ab Januar 1968 erhöht werden müssen. Nachdem seinerzeit vor der Prämienerrhöhung für Motoreinachser eine Besprechung mit Vertretern der UDK vorausgegangen war, wäre in diesem Falle ein ähnliches Vorgehen angezeigt gewesen. Der

Schweiz. Bauernverband (SBV) und wir richteten daher ein Protestschreiben an den Präsidenten der UDK. In einem erläuternden Schreiben und an einer späteren Besprechung wurde uns die Notwendigkeit der Prämienerrhöhung aufgezeigt. Die Erklärungen bewiesen auch, dass die Erhöhung für unfallfreie Fahrzeugbesitzer (Bonusanrechnung) nicht so gross ist, wie es anfänglich aussah. Es soll viele Fahrzeugbesitzer geben, die in den Genuss eines 50% Bonus kommen. In diesem Falle beträgt die effektive Prämie neu durchschnittlich Fr. 65.—, was immer noch zehn Franken unter der Basisprämie von 1961 liegt. Es dürfte im Interesse der Unfallverhütung liegen, wenn die unfallfreien Fahrer prämiert werden. Dabei ist es uns voll bewusst, dass auch dem besten Fahrer ein Missgeschick passieren kann.

Anlässlich der erwähnten Besprechung mit Vertretern der UDK wurde uns zugesichert, dass Prämienänderungen inskünftig begründet und mit Vertretern des SBV und STV besprochen würden. Mit Genugtuung erfuhr man auch, dass die Prämien für Mähdrescher erneut gesenkt werden konnten.

18. Die Strassenverkehrs-Gesetzgebung

Wie im letztjährigen Bericht noch kurz erwähnt, lief am 30. September 1967 die Vernehmlassungsfrist für den Vorentwurf der Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge (Technische Verordnung zum SVG) ab. Die von der Techn. Kommission I zusammen mit Vertretern des SBV und des IMA ausgearbeitete Stellungnahme wurde fristgerecht eingereicht. Die ersten Verhandlungen im Rahmen der Eidg. Strassenverkehrskommission fanden erst am 3., 4. und 5. Juli 1968 statt. Eine weitere Sitzung musste auf den 16. Aug. 1968 verschoben werden. Wie wir die Lage heute beurteilen können, werden die Besitzer landw. Motorfahrzeuge nicht mehr um das Mitführen des Pannendreiecks herumkommen. Dem Beispiel der Nachbarländer folgend, werden für die neu in Verkehr gesetzten 2-achsigen landw. Motorfahrzeuge vermutlich auch die Richtungsblinker obligatorisch, wie auch für die neu in Verkehr gesetzten landw. Anhänger mit Kastenaufsatz (Ladewagen). Es wird uns kaum möglich sein, hier volle Befreiung zu erreichen. Schuld daran sind z. T. die Traktorbesitzer selber. Einmal weil angeblich beim Linksabbiegen ziemlich viele Unfälle entstehen. Zum zweiten, weil viele Traktorbesitzer (Automobilisten) angeblich anlässlich von Diskussionen am Stammtisch und in Versammlungen die Richtungsblinker selber verlangen. Wir werden dafür besorgt sein, dass die Kursleiter der Sektionen über den Aufbau und das Funktionieren der elektr. Blinker-Anlagen genügend ausgebildet werden, damit sie in der Folge auch die Landwirte über deren Tücken orientieren können. Ein erster Kurs dieser Art hat, wie bereits erwähnt, im Herbst 1967 stattgefunden. Die Amtsstellen und Kreise, die für die landw. Motorfahrzeuge derart vehement Blinker fordern, möchten wir erneut daran erinnern, dass viele der heutigen Ausführungen dem strapaziösen Einsatz nicht gewachsen sind und die erhoffte vermehrte Ver-

kehrssicherheit somit nur eine scheinbare, wenn nicht gar negativ wirkende, sein wird.

Im übrigen hatten wir nach vorheriger Fühlungnahme mit dem Geschäftsleitenden Ausschuss oder mit der Techn. Kommission I Gelegenheit, uns zu verschiedenen gesetzlichen Erlassen zu äussern oder solche zur Kenntnis zu nehmen.

Am Ende des Geschäftsjahres schickten wir den Herren Sektionspräsidenten und -geschäftsführern eine Photokopie des Standes per 1. April 1968 des Schweizerischen Strassenverkehrsrechtes.

19. Die Besteuerung der landw. Fahrzeuge

Vor einem Jahr gaben wir einen Ueberblick über die recht unterschiedliche Besteuerung der landw. Ausnahmefahrzeuge durch die Kantone.

Im Verlaufe des vergangenen Winters mussten wir vernehmen, dass mehrere Kantone im Zuge der allgemeinen Ertragssteigerung auch die Verkehrssteuer für die gewöhnlichen landw. Motorfahrzeuge erhöhen wollen. Diesen Tendenzen sollte so weit als möglich entgegengetreten werden. In den meisten westeuropäischen Ländern werden die landw. Motorfahrzeuge keiner Verkehrssteuer unterstellt. Zudem sollten wir erwirken können, dass die Besteuerungsart unter den Kantonen nicht noch verschiedener wird. Wir erinnern beispielsweise daran, dass wir schon immer eine Differenzierung nach PS ablehnten. Zusätzliche DIN-PS, die der Landwirt wegen der Boden- oder Geländebeschaffenheit und für den Antrieb von Arbeitsmaschinen benötigt, sollten nicht besteuert werden.

20. Die Zollbelastung der zu landw. Zwecken verwendeten Treibstoffe

Bekanntlich hat der Bundesrat mit Beschluss vom 2. Dezember 1966 den Dieseltreibstoffgrundzoll von Fr. 16.— auf Fr. 24.30 je 100 kg brutto erhöht. Die Eidg. Räte haben die Vorlage des Bundesrates in der Frühjahrsession 1967 gutgeheissen und den Zollansatz der weiteren Treibstoffe, welche bis jetzt mit Fr. 16.— je 100 kg brutto belastet waren, ebenfalls auf Fr. 24.30 festgesetzt (Bundesgesetz vom 16. März 1967). Dieses Gesetz unterlag dem Referendum, dessen Frist am 21. Juni 1967 unbenützt ablief. Am 29. Juni 1967 erfolgte der Bundesratsbeschluss betreffend den Vollzug des Bundesgesetzes über die Zollbelastung von Dieselöl und weiteren Treibstoffen. Schliesslich wurde am 17. Juli 1967 eine Verfügung des Eidg. Finanz- und Zolldepartementes über die unterschiedliche Zollbehandlung von Waren nach dem Verwendungszweck (Revers-Verfügung) in Kraft gesetzt.

Mit allen diesen gesetzlichen Erlassen wurde nun endlich die Rechtsgrundlage zur teilweisen Rückerstattung des Benzingrundzolles an die Land- und Forstwirtschaft sowie an die Berufsfischerei geschaffen. Der zollbegünstigste Grundzollansatz ist nun für Dieseltreibstoff und Benzin einheitlich, nämlich Fr. 10.— je 100 kg brutto. Damit wurde für das Benzin eine Begünstigung von Fr. 16.50 je 100 kg brutto geschaffen und beim

Dieseltreibstoff eine solche von Fr. 14.30. Zudem ist die Landwirtschaft wie immerhin, gestützt auf den Bundesbeschluss vom 19. März 1965 über die Finanzierung der Nationalstrassen, von der Entrichtung des gesamten Zolzuschlages auf Treibstoffen von 14 Rp. je Liter befreit.

Nach mehr als 30-jährigem gemeinsamem Kampf des Schweiz. Bauernverbandes und des Schweiz. Traktorverbandes konnte der Grundzoll für Benzin und Dieseltreibstoff somit ausgeglichen werden. Damit wäre auch hier dank unermüdlichem Einsatz ein altes Postulat erfüllt. Wir wollen diese erfreuliche Feststellung nicht schliessen, ohne den zuständigen Behörden und Instanzen für diese Beseitigung einer nie verstandenen ungleichen Zollbehandlung zu danken.

Die im letzten Bericht gestreiften Verfeinerungen im Zollrückvergütungs-Normverfahren vermochten anscheinend früher festgestellte Härten zu mildern. Auch hierfür danken wir.

21. Die Motor- und Zapfwellenmessungen an Vierrad-Traktoren

Vor Jahresfrist erwähnten wir, dass einige wenige Firmen anfangen, ohne speziellen Hinweis statt der DIN-PS wieder SAE- oder CUNA-PS anzugeben. Das lehnen wir nach wie vor ab, zumal durch uns finanzierte Kontrollmessungen des IMA ergeben haben, dass damit nicht vorhandene PS vorgetäuscht werden. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf den in der Nr. 8/1968 des «Traktor» veröffentlichten Artikel des Hrn. F. Bergmann, betitelt: «Die Leistungsangaben bei Landwirtschaftstraktoren sind oft «frisirt». Diese Ausführungen wurden auch von ausländischen Zeitschriften abgedruckt und sind auf reges Interesse gestossen. Wir fordern die Landwirte erneut auf, nötigenfalls zu fragen, welche PS bei den Prospektangaben gemeint sind und dabei zu bedenken, dass die effektive Leistung nach der SAE-Norm um 10–20 % und jene nach CUNA-Norm um 5–10 % niedriger ist als die Leistung nach DIN-Norm. Im erwähnten Artikel wird zudem empfohlen, sich die Angabe der Zapfwellenleistung schriftlich geben zu lassen. Diese könne nämlich nur in DIN-PS erfolgen und müsse sich zwangsläufig auch auf den offerierten Typ beziehen.

22. Der überbetriebliche Maschineneinsatz

Seit der Eingliederung der Maschinengemeinden in den Schweizerischen Traktorverband (1965) hat sich deren Bestand von 49 auf 75, d. h. um 26 Einheiten (53 %) erhöht. Das ist erfreulich, aber nicht genügend. Wir ersuchen daher unsere Sektionen, sich vermehrt um die Gründung neuer Maschinengemeinden zu bekümmern. Die meisten von ihnen können dies ohne allzu grossen Aufwand an Arbeit in Zusammenarbeit mit der kantonalen Maschinenberatungsstelle tun. Die Sektionen und wir müssen uns vom Althergebrachten trennen können, um die Tätigkeit unserer Organisationen der Entwicklung und den Besonderheiten der Mechanisierung und der landw. Be-

triebe, ja sogar der allgemeinen Wirtschaftslage, laufend anpassen zu können. Im heutigen Wirtschaftskampf müssen wir dem Landwirt und Mitglied besonders auch helfen, die Produktionskosten zu senken. Das kann man mit Hilfe der Maschinengemeinden tun.

Es wird auch gut sein, wenn die Sektionen mit der zuständigen kantonalen Amtsstelle in Fühlung treten, damit die Existenz bestehender oder sich in Gründung befindlicher Maschinengemeinden nicht durch die Gewährung von Investitionskrediten gefährdet wird. In einigen Sektionen hat die Aussprache bereits Ende 1967 stattgefunden und auch wir sind diesbezüglich auf Drängen der Techn. Kommission III vorstellig geworden.

23. Reparaturaufträge und Kostenvoranschläge

Die Fälle, in denen unser Fachbearbeiter zur Intervention bei Meinungsverschiedenheiten mit Reparaturwerkstätten angegangen wird, mehren sich von Jahr zu Jahr. Meistens sind diese Differenzen auf einen ungenügend und dazu nur mündlich formulierten Auftrag zurückzuführen.

Wir empfehlen unsern Mitgliedern erneut, die Aufträge für grössere Reparaturen durch einen schriftlichen Kostenvoranschlag bestätigen zu lassen, diesen genau durchzusehen und uns in Zweifelsfällen in diesem Moment zu konsultieren, nicht erst wenn man seit 4 Wochen im Besitze der Rechnung für die ausgeführte Arbeit ist.

Wir werden versuchen, über Reparaturaufträge und Kostenvoranschläge eine Instruktionstagung durchzuführen und bitten die Sektionen jetzt schon, das dabei vermittelte Wissen möglichst rasch an die Mitglieder weiterzugeben.

24. Das Schweiz. Institut für Landmaschinenwesen und Landarbeitstechnik (IMA)

Bekanntlich pflegen wir mit dem IMA seit 1949 eine fruchtbare Zusammenarbeit. So haben wir uns gegenseitig Aufgaben delegiert, wie dies aus andern Kapiteln hervorgeht. Um das Bild über die Betreuung der motorisierten und mechanisierten Landwirte etwas abzurunden, seien nachstehend einige Angaben aus dem 21. Jahresbericht (1967) dieses Institutes vermittelt: 2238 (2629) Beratungen, wovon 524 (681) schriftliche, 1739 (1929) telefonische oder mündliche, 20 (20) an auswärtige Mitarbeiter delegiert, 27 (66) Einzelprüfungen und 4 (3) Teiluntersuchungen, 36 (21) Einzelprüfungen waren Ende 1967 noch nicht abgeschlossen. Im «Traktor» veröffentlichen wir in gewissen Zeitabständen eine Liste der neu erschienenen Prüfberichte. Die nunmehr im 13. Jahrgang erscheinenden «IMA-Mitteilungen» bereicherten wie gewohnt als Beilage unsere Verbandszeitschrift. Wir danken den Mitarbeitern des Institutes für die wertvolle Unterstützung und das gute Einvernehmen.

25. Internationale Zusammenarbeit

Wie schon früher gemeldet, besteht innerhalb des Verbandes der europäischen Landwirtschaft (CEA) in Brugg eine Arbeitsgruppe zur Behandlung

von Mechanisierungsfragen. Diese Gruppe tagte während des Geschäftsjahres zweimal. Es wurden dabei u.a. folgende Fragen behandelt:

- Probleme der gemeinschaftlichen Maschinenbenützung
- Landtechnische Probleme der Innenmechanisierung
- Die Tätigkeit der internationalen Organisation auf dem Gebiete der Mechanisierung
- Die Haftpflichtversicherung der Traktoren.

Die Arbeitsgruppe leistete uns auch gute Dienste, um Erhebungen über die elektrischen Blinkeranlagen, die Zulassung der selbstfahrenden Ladewagen zum Verkehr und die Haftpflichtversicherungsprämien durchzuführen.

Wir danken allen Mitarbeitern dieser Arbeitsgruppe für die loyale Zusammenarbeit und der CEA für die Betreuung dieser Gruppe.

26. Die Zusammenarbeit mit Behörden, Amtsstellen und Organisationen

blieb erfreulich und erspriesslich. Es seien besonders die guten Beziehungen zu folgenden Instanzen und Organisationen erwähnt:

- Abteilung für Landwirtschaft des EVD, Bern
- Unterabteilung Strassenverkehr EJPD, Bern
- Eidg. Oberzolldirektion, Bern
- Abteilung für Transportdienst und Reparaturtruppen des EMD, Bern
- Waadt-Unfall, Lausanne
- Verband der europäischen Landwirtschaft (CEA), Brugg
- Schweiz. Bauernverband, Brugg
- Schweiz. Institut für Landmaschinenwesen und Landarbeitstechnik (IMA), Brugg
- Landw. Informationsdienst (LI), Bern
- Service romand d'informations agricoles (SRIA), Lausanne
- Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU), Bern
- Schweiz. Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe (SGSM), Bern
- Schweiz. Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr (SKS), Bern
- Vereinigung der Chefs der kantonalen Motorfahrzeug-Kontrollen, Bern
- Schweiz. Landmaschinenverband, Bern
- Schweiz. Verband der Ingenieur-Agronomen, Brugg
- Schweiz. Vereinigung der Landw. Genossenschaftsverbände der Schweiz und UMA-Koordinationsstelle, Winterthur
- Schweiz. Arbeitsgemeinschaft für Bergbauern (SAB), Brugg
- Schweiz. Strassenverkehrsverband (FRS), Bern
- Schweiz. Treuhandverband des Autotransport-Gewerbes (TAG), Bern
- Autogewerbe-Verband der Schweiz (AGVS), Bern
- Schweiz. Schmiede- und Wagnermeister-Verband (SSWV), Zürich
- Automobil-Club der Schweiz (ACS), Bern
- Touring-Club der Schweiz (TCS), Genf
- Schweiz. Normenvereinigung (SNV), Zürich
- Verein Schweizerischer Maschinenindustrieller (VSM), Zürich.

Allen Vertretern der genannten Instanzen und Organisationen danken wir für die wertvolle Mitarbeit und das Verständnis, das sie gegenüber der bäuerlichen Mechanisierung und Motorisierung bekunden.

27. Schlusswort

Dieser Ueberblick kann selbstverständlich nur ein allgemeiner sein. Es ist nicht möglich, auf Einzelheiten einzutreten oder Dinge von zweitrangiger Bedeutung zu erwähnen.

Es bleibt uns nur noch die Pflicht, jedem Mitglied, das uns während des abgelaufenen Geschäftsjahres die Treue gehalten oder sich unsern Reihen angeschlossen hat, aufrichtig zu danken. Wir sprechen auch den Mitgliedern unserer Organe und der Sektionsvorstände, sowie den Kursleitern und Referenten, für den unermüdlichen Einsatz unseren herzlichsten Dank aus.

Nochmals bitten wir alle Mitglieder um ihre aktive Mitarbeit. Wir sind eine Interessengemeinschaft. Nur wenn alle mithelfen, können wir die vielen und grossen Aufgaben erfüllen.

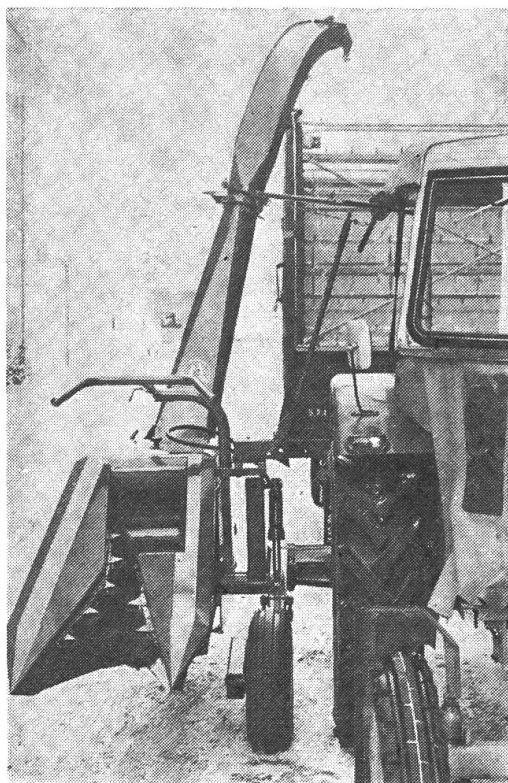
Areuse und Brugg, den 24. Juli 1968

SCHWEIZERISCHER TRAKTORVERBAND

Der Präsident: Etienne Schwaar

Der Geschäftsführer: Rudolf Piller

ESTERER Maishäcksler MH 3



- ▶ Trommelhäcksler mit einreihigem Maisgebiss.
- ▶ Dank grosser Förderleistung können auch die längsten Transportwagen einwandfrei beladen werden.
- ▶ Exakter Kurzschnitt.
- ▶ 8 auswechselbare Messer.
- ▶ Schneller Anbau an die Hydraulik.
- ▶ Verstellbar auf Spurbreiten von 1360–1550 mm.
- ▶ Robuste Konstruktion, Gewicht 580 kg.

Interessenten wenden sich an die regionalen Genossenschaftsverbände oder direkt an den Generalvertreter:

**Verband landw. Genossenschaften
des Kts. Fribourg** Tel. (037) 2 48 51
Zeughausstrasse 10, 1701 Fribourg