

Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik

Band: 26 (1964)

Heft: 3

Rubrik: Unter dem Titel "Geht es nicht ohne Verbotstafeln?"

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: 19.01.2026

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

Unter dem Titel „Geht es nicht ohne Verbotstafel?“

veröffentlichten wir in Nr. 1/64 ein Bild, die Gefällstrecke Tagelswangen-Brüttisellen und eine lange Autokolonne darstellend. Das Bild war in «Die Strasse» (Nr. 18/63, vom 25.10.63). Die Kritik schien auf den ersten Blick gerechtfertigt. Immerhin sandten wir eine Fotokopie einem Verbindungsman aus dieser Gegend. Da keine Antwort eintraf, durften wir annehmen, die Kritik sei berechtigt. Mit der Wiedergabe im «Traktor» bezweckten wir lediglich, auf einen wunden Punkt des Strassenverkehrs hinzuweisen und damit Fehler im landwirtschaftlichen Verkehr zu beseitigen helfen. Wir tun dies lediglich im Interesse der Landwirtschaft. Je weniger die landw. Fahrzeuge im Strassenverkehr auffallen, umso weniger wird an der Sonderstellung genörgelt.

Wie die nachstehend zum Teil gekürzten Reaktionen beweisen, hat der Einsender in «Die Strasse» offenbar «danebengehauen», resp. in ein Wespennest gegriffen.

*

Das Nebensträsschen ist eben kein Strässchen

Im Artikel von Nr. 1/64 «Geht es nicht ohne Verbotstafeln» beschwert sich ein Einsender darüber, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge auf dem Abschnitt Tagelswangen-Brüttisellen fahren. Sein Unmut gipfelt in dem sehr schmeichelhaften Schlussatz: «Muss einiger blöder Sonderlinge wegen einmal mehr eine Verbotstafel aufgepflanzt werden?»

Auch ich fahre jeden Herbst mit dem Traktor und zwei beladenen Anhängern nach Zürich, und benütze auch die Hauptstrasse von Tagelswangen nach Brüttisellen. Ich habe mir dabei tatsächlich noch nie Gedanken darüber gemacht, dass ich der Sonderstellung des Landwirtschaftstraktors viel, ja sogar sehr viel schade. Muss ich mich nun nach dem Einsender wegen einiger Ungeduldiger, die evtl. schon in der nächsten schönen Gaststätte einkehren, auf das erwähnte Flur- oder Nebensträsschen begeben, das ein sehr steiles Gefälle hat, keinen Hartbelag aufweist und im Herbst mit Laub bedeckt ist. Somit ist eine unfallfreie Abfahrt, selbst bei besten Bremsen, nicht gewährleistet. Was sagen Sie dazu,

dass in der Stadt Zürich noch Pferdefuhrwerke zirkulieren und hinter sich lange, ja sehr lange Autoschlangen nachziehen?

Sind wir tatsächlich nun schon soweit, dass die Landwirtschaft nur noch für die Abtretung von Land für den Strassenbau gut genug ist? Muss man, bevor man eine grössere Fahrt mit dem Traktor unternimmt, die Strecke auf evtl. vorhandene Flur- oder Nebensträsschen rekognoszieren.

A. Ackeret, Seuzach

*

An den Einsender des Artikels «Geht es nicht ohne Verbotstafel?»

In der Zeitschrift «Die Strasse» halten Sie sich darüber auf, dass landw. Fahrzeuge die Hauptstrasse Winterthur-Zürich auf der einspurigen Gefällstrecke von Tagelswangen nach Brüttisellen befahren. Dieses Schreiben gipfelt in Ausdrücken, womit Sie sich offenbar sehr geistreich vorgekommen sind. Es ist schade, dass Sie sich derart entblösst haben, denn es ist noch immer ein Zeichen von Schwäche gewesen, wenn man zu solchen «Ausdrucksmitteln» Zuflucht nehmen muss. Nebenbei bemerkt: auch ich bin Automobilist. Es wäre mir allerdings noch nie in den Sinn gekommen, wegen einer leidigen Autoschlange die Nerven zu verlieren und nach dem bösen «Spitzenreiter» Ausschau zu halten.

Doch nun zur Sache! Haben Sie sich das Parallelsträsschen — das, wie Sie sagen, sich am unteren Ende wieder vereint — einmal aus der Nähe angesehen? Ich glaube kaum. Es hätte Ihnen nämlich auffallen müssen, dass das «Strässchen», bevor es sich vereint, unter der SBB-Brücke durchfährt und zwar so knapp, dass man höchstens mit leeren Fuhrwerken durchkommt, denn dieses Teilstück besteht aus Fahrrad- und Fussgängerstreifen zusammen und ist übrigens bereits mit einem Fahrverbot für Fuhrwerke belegt. Haben Sie das nicht gewusst? Nun, dann wunderts mich, wieso Sie zur Kritik ansetzen, ohne über die Sache im Bilde zu sein.

Oder meinen Sie das Parallelsträsschen, das seinerzeit beim Ausbau der Haupt-

strasse Zürich-Winterthur eigens für den Landwirtschaftsverkehr hergestellt wurde, und – nach Ihren Worten – Anschluss an andere Strassen hat? Dann hätten Sie aber bitte alles schreiben sollen: nämlich dass dieses Strässchen gegenüber dem früheren Zustand einen Mehrweg von 370 m aufweist. Haben Sie das auch nicht gewusst oder haben Sie das bewusst verschwiegen? Es gibt Landwirte, die von der alten Hauptstrasse auf direktem Wege auf ihre Felder gelangten. Welches zweifelhafte Vergnügen diese Landwirte nun mit der sogenannten Parallelstrasse haben, ist leicht im Kopf auszurechnen. Bei 10 Fahrten (das sind 20 Hin- und Rückfahrten) ergibt sich ein Mehrweg von über 7 Kilometer. Einzelne Arbeiten bedingen sogar mehr als 10 Fuhren pro Tag. Glauben Sie nun wirklich allen Ernstes, dass wir so etwas schlucken? Wissen Sie, was das für uns bedeutet? Wenn nicht, dann gebe ich Ihnen eine grosse Chance: Sie können 500 Franken verdienen. Ich zahle Ihnen fünfhundert Franken bar auf den Tisch, wenn Sie im Kanton Zürich irgend einen Automobilisten finden, der freiwillig Tag für Tag diesen Umweg auf sich nimmt, ohne mit dem Wimper zu zucken.

Glauben Sie nun bitte nicht, dass ich ein Krösus bin, der das Geld auf diese Weise zum Fenster hinauswerfen kann. Ich kann diese Offerte nur machen, weil ich so gut wie Sie weiss, dass Sie niemanden finden werden, der das, was uns zugemutet wird, auf sich nehmen würde. Sehen Sie, genau so haben auch wir anderes zu tun, als auf dieser Umfahrungsstrasse Spazierfahrten auszuführen. Wenn Sie sich, verehrter Einsender, dazu berufen fühlen, zu dieser Sache etwas zu sagen, dann können Sie uns vielleicht auch mitteilen, wer uns für den entsprechenden Mehrverbrauch an Treibstoff entschädigt.

Da sind wir nun beim Kernpunkt der ganzen Sache angelangt. Als vor bald 10 Jahren die Hauptstrasse Zürich-Winterthur ausgebaut wurde, fand in unserem Dorfe eine orientierende Grundeigentümer-Versammlung statt, bei der auch das Projekt der Umfahrungsstrasse gezeigt wurde. An dieser Versammlung wurde **vom Vertreter des Kantons Zürich offiziell und ausdrücklich erklärt, dass für die betroffenen Landwirte**

selbstverständlich Mehrwegentschädigungen ausgerichtet würden. Damit wäre alles in bester Ordnung gewesen, denn nach diesem abgegebenen Versprechen erklärten wir uns bereit, die Hauptstrasse zu meiden. Wir mussten aber leider bald feststellen, dass wir um dieses Versprechen geprellt wurden. «Zürich» lehnte die Ausrichtung von Mehrwegentschädigungen ab. Begründung: wir hätten mit der Umfahrungsstrasse wesentliche Vorteile übernommen, weil wir nun nicht mehr durch den Autoverkehr behindert würden. Das heisst also mit andern Worten nichts anderes, als dass wir mit dem Fuhrwerk auf der Hauptstrasse die Behinderten und Benachteiligten sind. Nun also, verehrter Einsender, wenn Sie auf der einspurigen Strecke ein Fuhrwerk antreffen, das - laut «Zürich» – zu seinem ureigensten Nachteil sich hier bewegt, warum regen Sie sich denn auf? Etwa weil halt doch der Autofahrer der Behinderte ist und jetzt den Vorteil geniesst, wenn der Landwirt auf der Umfahrungsstrasse Zeit und Treibstoff «verpufft»?

Wäre es nicht endlich an der Zeit, dass man höheren Orts einsehen würde, dass man uns die Mehrwegentschädigung zu Unrecht vorenthalten hat? Dass wir mit der Umfahrungsstrasse wesentliche Nachteile auf uns genommen haben (Zeitverlust, Mehrverbrauch an Treibstoff)? Während der übrige Verkehr davon profitiert. Solche Praktiken sind nicht geeignet, den guten Willen der Strassenbenutzer zu fördern. Da Ihnen die öffentliche Ordnung offensichtlich sehr am Herzen liegt: hier bietet sich Ihnen ein Betätigungsfeld. Hier müssen Sie den Hebel ansetzen, nicht bei uns. Vielleicht hätten Sie mehr Erfolg als wir. Und wenn es dann soweit ist, dann würde ich mich gerne von Ihnen belehren lassen. Speziell interessieren würde mich zum Beispiel, ob wir die Verkehrssteuer für den Traktor auch dann noch zu bezahlen haben, wenn wir die öffentlichen Hauptstrassen nicht mehr benützen dürfen.

Sie sehen also, dass diese Angelegenheit Fragen aufwirft, die nicht mit ein paar Ausdrücken gelöst werden können, wie wir sie seinerzeit gebrauchten als wir noch in die Primarschule gingen.

Ernst Grimm, Baltenswil