Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik

Band: 32 (1970)

Heft: 7

Rubrik: Sicher durch den Sommer : Verkehrserziehungsprogramm 1970 der Armee

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: 16.12.2025

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

Sicher durch den Sommer

Verkehrserziehungsprogramm 1970 der Armee

Vorwort der Redaktion: In der Nr. 2/68 berichteten wir über das Verkehrserziehungsprogramm 1968, dessen Motto lautete: «Anhalten statt riskant kreuzen!».
Das diesjährige Programm lautet: **«Schau 2 mal!»** Die Verkehrssituationen, die sich dem Wehrmann stellen, sind vielfach die gleichen, wie jene, mit denen der Landwirt als Traktorfahrer fertig werden muss. Deshalb veröffentlichen wir nachstehend einige Empfehlungen, die von der Kommission des EMD für die Verhütung von Unfällen mit Militärmotorfahrzeugen herausgegeben wurden. Sie seien unseren Landwirten, deren Söhnen, Töchtern und Angestellten bestens zur Beachtung empfohlen. Ganz besonders denke man in der Landwirtschaft an den Merksatz Nr. 6 «Schau 2 mal beim Wegfahren!», müssen doch jährlich mehrere Kinder ihr jugendliches Leben lassen, weil der Vater, der ältere Bruder oder der Angestellte beim Weg- und Rückwärtsfahren zu wenig auf die sich ohne sein Wissen hinter oder unter dem Traktoranhänger aufhaltenden Kinder achtete.

Die gesetzlichen Bestimmungen

Für diesmal, lieber motorfahrender Kamerad, will ich zuerst die grundlegenden gesetzlichen Bestimmungen zum Thema zitieren. Für das Manövrieren und Rückwärtsfahren lauten sie folgendermassen:

SVG[1]), Art. 36[4]:

«Der Führer, der sein Fahrzeug in den Verkehr einfügen, wenden oder rückwärtsfahren will, darf andere Strassenbenützer nicht behindern; diese haben den Vortritt.»

VRV[2]), Art. 17[1]:

«Der Fahrzeugführer hat sich vor dem Wegfahren zu vergewissern, dass er keine Kinder oder andere Strassenbenützer gefährdet. Bei Fahrzeugen

[1]) Bundesgesetz vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr.
[2]) Verordnung vom 13. November 1962 über die Strassenverkehrsregeln.

mit beschränkter Sicht nach hinten ist zum Rückwärtsfahren eine Hilfsperson beizuziehen, wenn nicht jede Gefahr ausgeschlossen ist.»

VRV[2]), Art. 17[2]:

«Rückwärts darf nur im Schrittempo gefahren werden. Das Rückwärtsfahren über Bahnübergänge und unübersichtliche Strassenverzweigungen ist untersagt.»

VRV[2]), Art. 17[3]:

«Muss auf unübersichtlichen Strassen oder über eine längere Strecke rückwärtsgefahren werden, so ist die Strassenseite zu benützen, die für den Verkehr in gleicher Richtung bestimmt ist.»

VRV[2]), Art. 17[4]:

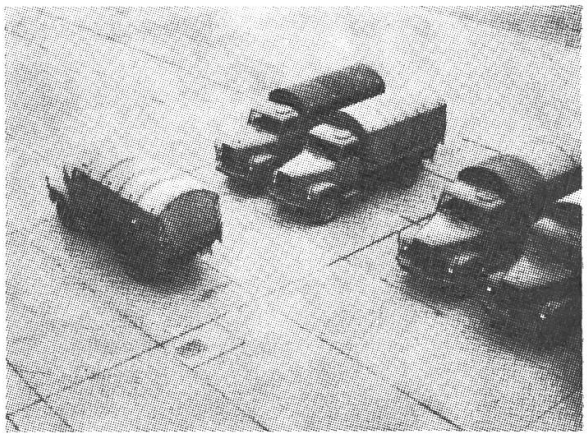
«Der Führer vermeidet es, das Fahrzeug auf der Fahrbahn zu wenden. An unübersichtlichen Stellen und bei dichtem Verkehr ist das Wenden untersagt.»

Ausserdem: Rückwärtsfahren und Wenden sind grundsätzlich verboten auf Autobahnen, Autostrassen und Einbahnstrassen sowie in Tunnels.

Jeder Motorfahrzeugführer sollte diese Vorschriften kennen und hat sie mindestens an der Führerprüfung gekannt. Im Militärdienst kommen noch ein paar ergänzende Bestimmungen dazu.

Gesetzestexte lassen an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Sie schaffen eine klare Rechtslage und halten fest, wie es sein soll. Die Wirklichkeit im Verkehr sieht aber oft anders aus. Deshalb sind erprobte Hinweise, wie der intelligente Verkehrsteilnehmer den Gefahren der Strasse begegnen und seine «Verkehrsprobleme» lösen kann, nützlich. Ein paar solcher Tips zum Manövrieren will ich Dir auf den folgenden Seiten verraten.

Besser fährt, wer vorwärts fährt



Schau 2 Mal und überlege gut, wie vorzugehen ist, wenn Dein Fahrzeug verschoben werden muss. Rückwärtsmanöver sind immer dort zu vermeiden, wo ein Umweg vorwärts ebenfalls zum Ziele führt. Auf diese Weise lassen sich gewisse Gefahren zum vornherein ausschalten. Allerdings bleibt

die technisch bedingte Tatsache bestehen, dass Motorfahrzeuge rückwärts besser manövrierbar sind als vorwärts. Deshalb kommt man z. B. bei Parkmanövern auf engem Raum nicht ohne Rückwärtsfahren aus.

Motorfahrzeuge sind nun einmal so gebaut, dass der Führer in erster Linie nach vorne guten Ueberblick hat. Die Sicht nach hinten ist immer mehr oder weniger beeinträchtigt. Um neben und hinter das Fahrzeug zu sehen, braucht man einen oder mehrere Spiegel als Hilfsmittel, ist gezwungen, den Kopf, vielleicht den Körper, zu drehen oder muss sogar hinauslehnen. Trotz alledem bleibt meist ein sichttoter Winkel, in dem allerlei geschehen kann, was dem Fahrzeuglenker verborgen bleibt. Dies gilt besonders bei schweren Militärmotorfahrzeugen sowie in der Dunkelheit, wenn keine oder ungenügende Rückfahrlampen zur Verfügung stehen.

So selbstverständlich diese Dinge sind, so wichtig ist es, sich vor jedem Rückwärtsfahren zu überlegen, ob sich ein Umweg vorwärts nicht lohne. Immer aber wird der Umweg gewählt, wenn ein Rückwärtsmanöver den Verkehr stören könnte. Gleich verhält es sich mit dem Ueberqueren der Strasse zum Anhalten oder Parkieren auf der linken Seite. Dieses Manöver unterlässt man grundsätzlich, ausser auf schmalen Strassen mit schwachem Verkehr. Bei starkem Verkehr lohnt sich ein Umweg immer.

Setze Hilfspersonen ein

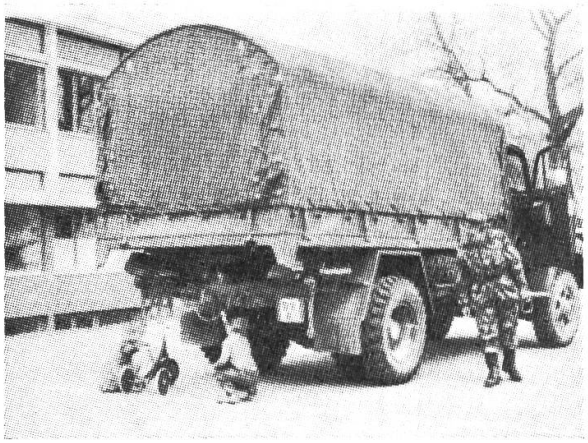
Kann ein Rückwärtsmanöver mit einem Fahrzeug, bei dem die Sicht nach hinten beschränkt ist, nicht vermieden werden, so musst Du eine Hilfsperson beiziehen. Dies wird in der Regel ein mitfahrender Kamerad oder auch ein Vorgesetzter sein, notfalls jemand anders. Die Hilfsperson hat die Aufgabe, Dein Fahrmanöver zu überwachen. Selbstverständlich muss dies von einem Standort ausserhalb des Fahrzeuges und niemals bequem von der Führerkabine oder von der Ladebrücke aus geschehen. Es geht hier erstens darum, den Verkehr um Dein Fahrzeug herum zu sichern. Dem fliessenden Verkehr ist dabei wenn immer möglich der Vortritt zu lassen. Zweitens muss der Helfer verhüten, dass Hindernisse in dem für Dich sichttoten Winkel angefahren werden. Zur Verständigung verwendet er da-

bei am besten die offiziellen Manövrierzeichen. Jeder Wehrmann sollte diese kennen. Es ist wichtig, dass der Helfer den richtigen Standort wählt, von dem aus er den Raum hinter Deinem Wagen überblicken kann und gleichzeitig mit Dir Sichtverbindung hat. In besonderen Fällen müssen sogar zwei Hilfspersonen zusammenarbeiten, damit gleichzeitig diese beiden Anforderungen erfüllt werden können.

In jedem Fall musst Du als Fahrzeuglenker Deine Absicht deutlich bekanntgeben und von Anfang an für Klarheit darüber sorgen, wer wo schaut. Was Hindernisse hinter Deinem Wagen betrifft, musst Du Dich auf Deinen Helfer verlassen können. Dort übernimmt er die Verantwortung. Mache ihm dies klar. Dort, wo Du selbst die Uebersicht hast, also vor und neben Deinem Fahrzeug, schaust Du am besten selbst zum Rechten. Nur wenn Du einen Helfer hast, der mit Dir zusammen auf die Manövrierzeichen eingespielt ist, kannst Du ihm die Verantwortung für das ganze Manöver übergeben.

In den rasch fliessenden Verkehr greifen Hilfspersonen nicht ein. Eine Ausnahme bildet die Verkehrssicherung bei einem Unfall oder einer ähnlichen dringenden Situation, in der es eine Gefahr abzuwenden gilt. Ist in einem solchen Falle Kennzeichnungsmaterial verfügbar, so hat der Helfer davon Gebrauch zu machen. Rote Stablampen und Aermelstulpen stehen der Truppe zur Verfügung, eine Filtertaschenlampe befindet sich auf den meisten und ein Pannendreieck auf allen Militärmotorfahrzeugen.

SCHAU 2 MAL wenn Du allein schauen musst



Zugegeben, manchmal muss auch rückwärts gefahren werden, wenn keine Hilfsperson zur Verfügung steht. Man würde den Kopf in den Sand stecken, wollte man diesen Fall verschweigen. Er dürfte allerdings im zivilen Fahrbetrieb häufiger sein als im «personalintensiveren» Militärdienst.

Zuerst hast Du Dich in jedem Fall zu vergewissern, wie es hinter Deinem Fahrzeug aussieht. Dazu musst Du wenn nötig vor dem Anfahren um den Wagen herum gehen. Auch wenn während des Manövers etwas nicht mehr klar ist, musst Du anhalten und nachsehen. Verlasse Dich nie auf Deinen Optimismus, es könne Dir nichts passieren. Schon nach kurzer Anhaltezeit

können z. B. Kinder aus nächster Nähe das «Soldatenauto» bestaunen oder dahinter spielen. Diese Gefahr ist in der Nähe von Schulhäusern und Spielplätzen besonders gross. Ebenso gefährdet sind alte Leute, besonders wenn ihnen aufgespannte Regenschirme die Sicht nehmen. Denke daran, dass sie eventuell hör- und sehbehindert sind und falsch reagieren. Bist Du sicher, dass hinter Deinem Fahrzeug niemand in Gefahr ist? Aber auch Randsteine, Hydranten, Abschrankungen, Verkehrstafeln, Bäume, vorspringende Hausdächer, abgestellte Fahrzeuge haben offenbar die Hinterhältigkeit, sich manövrierenden Motorfahrzeugen aller Grössen in den Weg zu stellen. Zu diesem Schluss könnte man jedenfalls beim Studium zahlreicher Unfalldossiers gelangen.

Vor und während dem Rückwärtsfahren soll aber nach der näheren auch die weitere Umgebung ins Auge gefasst werden. Stelle Dir die Frage: Von woher könnte eine Gefahr auftauchen?

Jetzt kommt der springende Punkt: Wenn Du glaubst, alles sei gründlich «rekognosziert», dann schau ein zweites Mal in die gleiche Richtung. Du wirst überrascht sein, was Dir bei diesem zweiten Blick, vielleicht aus einem anderen Winkel, neu auffällt. Kurze, abwechslungsweise nach allen Seiten gerichtete Kontrollblicke gewährleisten während des Manövers die unerlässliche Gesamtübersicht. Das Hauptaugenmerk gehört aber der Fahrrichtung.

Tricks des «Routiniers»

Von erfahrenen Lastwagenfahrern habe ich ein paar gute Tricks gelernt, die sich auch zum Manövrieren mit Motorfahrzeugen der leichten Kategorie eignen.

1. Zuerst wird die Situation gut beobachtet und das Manöver überlegt und wenn immer möglich eine Hilfsperson eingesetzt.
2. Vor dem Rückwärtsfahren öffnet der Routinier das nähere Seitenfenster, je nach Situation auch dasjenige auf der anderen Seite. Dieser kleine Aufwand lohnt sich besonders bei schlechtem Wetter, weil beschlagene, regennasse oder verschneite Fenster und Spiegel ohnehin zuerst gereinigt werden müssen.

3. Wenn unaufmerksame Personen in der Nähe sind, gibt der Routinier vor dem Rückwärtsanfahren ein kurzes Hupsignal. Dann folgt ein zweiter Kontrollblick (Schau 2 Mal). In keinem Fall befreit aber dieses Hupsignal den Rückwärtsfahrenden vor weiterer Vorsicht. Hupen muss selbstverständlich beim Manövrieren im Verband, bei Deckungsbezügen usw. unterbleiben.
4. Bei Rückwärtsmanövern mit Radeinschlag achtet der Routinier besonders auf die seitlich ausschwenkende Ecke seines Fahrzeuges und fährt extrem langsam.

Direkte Uebersicht ist besser als Spiegelfahren. Kann die Fahrbahn nach rückwärts direkt überblickt werden, so wird der ganze Oberkörper nach hinten gedreht und nicht nur der Kopf. Das Lenkrad wird mit einer Hand geführt, ausgenommen, wenn kräftig gedreht werden muss. Wenn immer möglich ist beim Rückwärtsfahren ganz einzukuppeln, der Fuss bleibt aber auf dem Pedal. Achtung, nicht abgleiten mit den Militärschuhen!

Rückwärtsfahren mit einem Anhänger ist ein besonderes Problem. Entweder hat man die nötige Uebung oder man hat sie nicht. Im letzteren Fall kuppelt man besser ab. Immer sind vor dem Rückwärtsmanövrieren kleinere Anhänger, die vom Führersitz aus nicht gesehen werden können, abzukuppeln. Ausserdem sind bei allen Anhängermanövern Hilfspersonen besonders nötig.

SCHAU 2 Mal beim Wegfahren

Das Wegfahren vorwärts vom Fahrbahnrand gehört sinngemäss auch zum Manövrieren. Wer wegfährt, hat sich möglichst reibungslos in den fliessenden Verkehr einzufügen. Wenn hier etwas schief geht, fehlt es in der Regel am Gleichen wie beim Rückwärtsfahren: am Schauen vor dem Handeln. Deshalb ist Dir viel geholfen, wenn Du Dir den «Doppelblick» angewöhnst. Wenn Du den Verkehr genau beobachtet hast und glaubst, wegfahren zu können, dann schau unmittelbar vor dem Wegfahren bewusst nochmals kurz zurück. Der sekundenkurze Zeitaufwand fällt nicht ins Gewicht. Der Vorteil des Doppelblicks liegt darin, dass vom Verkehrsablauf, in den man sich einzufügen hat, zwei zeitlich gestaffelte Bilder aufgenommen werden. Auf diese

Weise fallen wesentliche Veränderungen besser auf und Du kannst die Entwicklung der Situation leichter voraus-sehen. Ganz besonders macht sich diese Vor-Sicht beim Wegfahren mit Lastwagen bezahlt, weil diese Fahrzeuge in der Regel die Uebersicht nach hinten erschweren und zudem eine lange Beschleunigungszeit erfordern. In Extremsituationen wirst Du als Lastwagenführer aber auch bei diesem «Manöver» nicht ohne Hilfsperson auskommen.

Erleichtern lässt sich das Wegfahren schon zum voraus, nämlich beim Parkieren: Lass vor Deinem Wagen wenn immer möglich den nötigen Spielraum zum Ausbiegen. Besonders für Lastwagenführer, die häufig, aber nur kurzfristig, anhalten müssen (z. B. der PTT), lohnt es sich, hierauf zu achten. So lassen sich Rückwärtsmanöver nach dem Halt vermeiden. Bei allen Fahrmanövern, ob vorwärts oder rückwärts, gilt mit Recht der Grundsatz: Gut beobachtet, ist halb gefahren. Beobachten heisst hier bewusst schauen und nicht nur routinemässig den Kopf drehen. Auf diese Weise bleibt dem Autospengler viel «Karosseriekosmetik» versagt und Dir manch Unerfreuliches erspart. — Schau 2 Mal und ziehe wenn nötig Helfer bei — so einfach ist das.

Auf den hydraulischen Arbeitszylinder achten!

Viele Landmaschinenfabriken rüsten heute ihre Bodenbearbeitungsgeräte, Pflegegeräte und Erntemaschinen mit hydraulischen Arbeitszylindern aus, um dem Landwirt und Traktorfahrer das Bedienen der Arbeitswerkzeuge bzw. Arbeitsgruppen zu erleichtern. Diese hydraulischen Arbeitszylinder werden vom Fahrersitz des Traktors, bzw. einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine aus, mittels Steuergerät über eine hydraulische Anlage bedient.

Um nun einen einwandfreien Einsatz der hydraulischen Anlage zu gewährleisten, ist darauf zu achten, dass die Arbeitszylinder dicht sind und beim Arbeiten an den Kolbenstangen kein Oel austritt. Immerhin entwickeln diese Zylinder bei 100 atü eine Kraft zwischen 800 und 3000 kg. Ihre Dichtheit bleibt nur dann gewährleistet, wenn die hartverchromten Kolbenstangen der Arbeitszylinder gewissenhaft von Schmutz freigehalten werden. Andernfalls zerstören die eindringenden Staub- und Quarzkörnchen die mehrfachen Kautasit-Manchetten; daher auf saubere Kolbenstangen achten. Die Erneuerung von undichten Manschetten sollte der Kundendienstwerkstatt überlassen bleiben.

Wird eine Undichtheit bemerkt, so ist die Arbeit sofort einzustellen, da sonst beim Weiterarbeiten auch noch intakte Arbeitselemente zerstört werden könnten und ausserdem ein erhebliches Gefahrenmoment besteht.

or