

Zeitschrift:	Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift
Herausgeber:	Schweizerischer Verband für Landtechnik
Band:	33 (1971)
Heft:	7
Rubrik:	Fahren Sie stets mit Ueberlegung, dann fahren Sie sicher!

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: 16.01.2026

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

Führer landwirtschaftlicher Motorfahrzeuge!

Fahren Sie stets mit Ueberlegung, dann fahren Sie sicher !

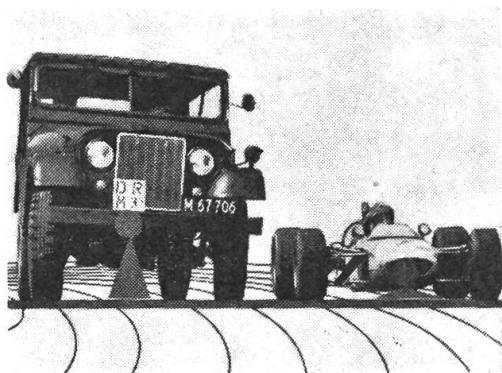
(Lernen wir vom Verkehrserziehungs-
programm 1971 der Schweizer Armee)



Vorwort der Redaktion: Die Kommission des EMD für die Verhütung von Unfällen mit Militärmotorfahrzeugen ist aktiv. Sie startete zu Beginn dieses Jahres das 4. Verkehrserziehungsprogramm der Armee. Es lagen ihnen folgende Themen zugrunde:

- 1968 Anhalten, statt riskant kreuzen
- 1969 Strasse frei
- 1970 Schau 2 Mal
- 1971 Geschwindigkeit anpassen

Die öftere Ähnlichkeit des militärischen Strassenverkehrs mit dem landwirtschaftlichen veranlasste uns bisher, die Ratschläge der genannten Kommission in unserer Zeitschrift auszugsweise zu veröffentlichen. Wir tun es auch dieses Jahr. Dabei möchten wir den Fahrern landwirtschaftlicher Motorfahrzeuge zur besonders aufmerksamen Lektüre empfehlen, was über das Verhalten der Führer langsamer Motorfahrzeuge geschrieben steht, sowie über das Anpassen der Geschwindigkeit an die Sichtverhältnisse. Das Anpassen der Geschwindigkeit beim Anblick besonders gefährdeter Personen (Kinder!) sollte für die Fahrer landw. Motorfahrzeuge eine Selbstverständlichkeit sein. Trotzdem wird man auch diese Hinweise gründlich Durchlesen.



GESCHWINDIGKEIT ANPASSEN
an die Besonderheiten von
Fahrzeug und Ladung

Es wäre unzweckmäßig, in einem flitzigen Sportwagen einen Ochsen auf die Alp transportieren zu wollen. Dazu wird sich der Landwirt eines für diesen Zweck gebauten Fahrzeuges bedienen müssen.

Auch die meisten Militärmotorfahrzeuge sind für eine bestimmte Verwendungsart gebaut worden, nämlich für das Fahren abseits guter Straßen und im Gelände. Geländefahrzeuge müssen unter anderem eine gute Bodenfreiheit aufweisen und sind deshalb «hochbeinig». Fahrzeuge mit hohem Schwerpunkt aber weisen leider eine schlechte Straßenhaltung auf. Und

damit sind wir bei einer der gefährlichsten Besonderheiten unserer Motorfahrzeuge angelangt. Es gibt aber noch andere, die, vor allem in Kurven nicht mit hohen Geschwindigkeiten vereinbar sind, wie Kopflastigkeit, Starrachsen, harte Federung, Vierradantrieb, grobes Reifenprofil. Alle diese Faktoren darf man am Steuer eines Geländefahrzeuges nie ausser Acht lassen. Wo andere Wagen schneller in die Kurven fahren können, muss man verlangsamen; nur bei wirklich günstigen Verhältnissen darf die zulässige Höchstgeschwindigkeit ausgenutzt werden. Dafür werden wir mit geländegängigem Fahrzeug im Gelände Vorteile geniessen.

Gleich verhält es sich mit der Ladung. Wohl muss diese in jedem Fall so gesichert sein, dass nichts passieren kann. Sie kann aber trotzdem einen Einfluss auf die Fahrweise haben. Denken wir an den schwer beladenen Lastwagen oder Anhängerzug im Gefälle oder an überhängende Ladungen. Auch auf der Ladebrücke aufgescssene Kameraden werden dem Motorfahrer für eine ausgeglichene und vorsichtige Fahrweise dankbar sein.



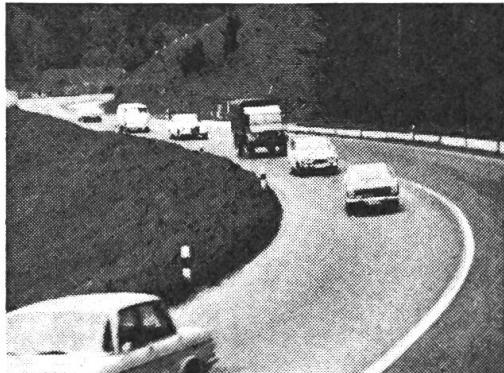
GESCHWINDIGKEIT ANPASSEN an die Strassenverhältnisse

Unter normalen Strassenverhältnissen versteht man eine Strasse ohne Steigung und Gefälle, die mit Kunstbelag versehen, trocken und sauber ist. Hier ergeben sich in der Regel keine besonderen Probleme inbezug auf die Bodenhaftung der Fahrzeuge. Aber schon wenn die Fahrbahn nass ist, muss die Fahrweise danach gerichtet werden. Die reduzierte Bodenhaftung wirkt sich beim Kurvenfahren und beim Bremsen nachteilig aus. Besonders gefährlich wird aber (Regen-)Wasser auf der Fahrbahn bei Fahrgeschwindigkeiten über 80 km/h. Dann vermögen die Pneus das Wasser nicht mehr zu verdrängen und gleiten auf einem Wasserkeil. In diesem Zustand wird aber der Fahrzeuglenker keinen Einfluss mehr haben auf die Fahrrichtung, denn Aquaplaning = Schleudern.

Ueber die Wirkung von Eis und Schnee auf der Strasse dürften sich alle im klaren sein; andere ähnliche Gefahren hingegen bleiben oft zu wenig beachtet, z. B. die schmierige Schicht, die auf der Fahrbahn entsteht, wenn sich die ersten Regentropfen mit dem Strassenstaub vermischen. Eine ebenso «schmierige Rolle» spielt feuchtes Herbstlaub, wenn es unter die Räder gerät.

Inbezug auf Strassenverhältnisse bilden aber im Militärdienst die Naturstrassen und besonders die Uebergangsstellen von Strassen mit Kunstbelag zu solchen ohne, die Gefahr Nummer eins. Wer ist sich heute noch vom zivilen Verkehr her gewohnt, auf Naturbelag zu fahren? Im Militärdienst gehört aber das Fahren auf Dritt- und Viertklass-Strassen geradezu zur Tages- bzw. «Nachtordnung». Immer wieder scheitern dabei «feldgraue» Fahrzeuglenker aller Grade an der «Kugellagerwirkung» von Kies und Geröll unter den Rädern. Nur fein dosiert darf man hier lenken, bremsen und beschleunigen, und vor allem muss entsprechend langsam gefahren werden. Wenn die Strasse dazu noch Löcher, Rinnen oder eine starke Bombierung aufweist, können 20 km/h schon zuviel sein.

Man muss sich auch darüber Rechenschaft geben, dass der Bremsweg im Gefälle länger wird als in der Ebene. Dieser Umstand wird auf einer «lebendigen Unterlage» noch erheblich verschärft.



GESCHWINDIGKEIT ANPASSEN an die Verkehrsverhältnisse

Die Verordnung über die Strassenverkehrsregeln schreibt in Artikel 4 Absatz 5 vor: «Der Fahrzeugführer darf ohne zwingenden Grund nicht so langsam fahren, dass er einen gleichmässigen Verkehrsfluss hindert». Wer die Möglichkeit dazu hat, muss sich also dem Verkehrsfluss anpassen.

Selbstverständlich gehört von uns niemand zu den wenigen, deren bevorzugter Fahrstil es ist, der Strassenmitte entlang zu schleichen. Wenn von uns jemand den Verkehr behindert, wird er dafür «Seinen persönlichen Grund» haben. Deren gibt es leider nicht wenige: Ferien, Musse, Fahrt dem See entlang, Suche nach einem bestimmten Haus, einem Parkplatz und anderes mehr. Für allzu viele existiert in solchen Fällen nur noch das eigene Problem; auf den übrigen Verkehr nehmen sie keine Rücksicht. Die andern sollen warten. — Hier ist weiterer Kommentar unnötig!

Einiger Erläuterungen hingegen bedarf das Anpassen der Geschwindigkeit an den Verkehrsfluss beim Militär- und Schwerverkehr. Die hier eingesetzten Fahrzeuge sind meistens schwerfälliger als Personenwagen. Nach dem Gesetz haben aber ihre Führer trotzdem — oder erst recht — die Pflicht, den Verkehr möglichst wenig zu behindern. Dazu müssen sie in gewissen Situationen zum Nachgeben bereit sein.

Im Jahre 1969 ist in der Armee ein ganzes Verkehrserziehungsprogramm auf dieses Thema ausgerichtet worden. Die wichtigsten Punkte daraus müssen jetzt wiederholt werden:

Langsame Fahrzeuge, die sich dem Verkehrsfluss nicht anpassen können, haben schnelleren das Ueberholen zu erleichtern, indem

1. ganz rechts gefahren wird;
2. Ausweichplätze benutzt werden, wenn sich der Verkehr hinter dem eigenen Fahrzeug staut;
3. mindestens 100 m Abstand zwischen langsamen Fahrzeugen und Paketabstände innerhalb militärischer Kolonnen eingehalten werden;
4. 100 m vor geschlossenen Bahnübergängen angehalten und
5. beim freiwilligen Anhalten die Fahrbahn frei gegeben wird.

Sich den Verkehrsverhältnissen anpassen heisst anderseits für «Extraschnelle»: auf Ueberholmanöver, die ausser Risiken nichts einbringen, verzichten.



GESCHWINDIGKEIT ANPASSEN
an die Sichtverhältnisse

«Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke anhalten kann; wo das Kreuzen schwierig ist, muss er auf halbe Sichtweite halten können.» Diese Bestimmung aus Artikel 4 der Verkehrsregelverordnung sagt das Wesentliche zum Stichwort Sichtverhältnisse.

Die Sichtbehinderung durch Nebel ist das Verkehrsproblem, auf dem seit Jahren wie auf keinem anderen «herumgeritten» wird. Trotzdem auch hier wieder das Wichtigste: Wenn die Sicht wegen Nebel, starkem Regen oder Schneetreiben beeinträchtigt ist, müssen an verkehrenden Motorfahrzeugen auch bei Tag das Abblendlicht oder die Nebellampen eingeschaltet werden. Damit fällt das eigene Fahrzeug anderen Verkehrsteilnehmern besser (= früher!) auf. Diese Vorschrift gilt auch im Militärdienst.

Im Zusammenhang mit unserem Thema liegt aber der entscheidende Punkt darin, dass die Fahrgeschwindigkeit der Sichtweite angepasst wird. Dies lässt sich am besten mit dem Fahren in der Nacht erklären: Man sieht

mit dem Fernlicht 100 Meter weit. Muss man nun abblenden, so fällt die praktische Sichtdistanz auf 50 Meter. Schon vorher oder mindestens gleichzeitig muss die Geschwindigkeit soweit herabgesetzt werden, dass auf diese kürzere Sichtweite angehalten werden könnte.

Diese Regel gilt aber auch am Tag und ohne jegliche atmosphärische Sichtbehinderung. Sie Sichtweite kann z. B. durch eine unübersichtliche Kurve, einen «Eselsrücken» oder ein Hindernis auf der Fahrbahn beschränkt werden. Auch Hindernisse und Bauten neben der Strasse können die gleiche Wirkung haben, nämlich dann, wenn der Situation entsprechend mit plötzlich hinter diesen «Deckungen» auftauchenden Gefahren gerechnet werden muss.

Nun eine sehr einfache aber praktische Regel für die unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereiche: Man wird sich bei normalen Verhältnissen im Rahmen der Sicherheit bewegen, wenn man nicht mehr Geschwindigkeit in km/h fährt, als man in Metern voraus frei überblicken kann.



GESCHWINDIGKEIT ANPASSEN
wo das Fahrzeug den Verkehr
stören könnte

Nach Artikel 32 des Strassenverkehrsgesetzes hat der Verkehr ebenso ein Anrecht auf «Ungestörtheit», wie die hohe Direktion während einer Sitzung. Ganz so konsequent wie die Tafel an der Türe des Sitzungszimmers: «Bitte nicht stören», wird allerdings die entsprechende Vorschrift auf der Strasse nicht angewandt werden können. Immerhin sind unübersichtliche Stellen, nicht frei überblickbare Strassenverzweigungen und Bahnübergänge im Gesetz namentlich als Orte erwähnt, wo der Verkehr nicht gestört werden dürfe. Hier geht es hauptsächlich darum, vorauszusehen, was eintreffen könnte und die Fahrgeschwindigkeit darauf einzurichten.

Mit welchen Gefahren muss eigentlich an solchen kritischen Orten gerechnet werden? An unübersichtlichen Stellen kann es z. B. ein breiter Lastwagen sein, der aus der Gegenrichtung kommt. Auch muss man jederzeit mit einem Hindernis rechnen, das auf der Fahrbahn liegt oder steht. Nach einem Bundesgerichtsentscheid sogar mit einem Stuhl auf der Autobahn! Bei Bahnübergängen dagegen dürfte, neben der Störung des Bahnbetriebes, eher die eigene Gefährdung im Vordergrund stehen. Achtung: offene Barrieren bieten keine absolute Sicherheit!

Auch Tiere können zum Verkehr gehören und den Fahrzeuglenker zum Anpassen der Geschwindigkeit veranlassen. Achtung beim Zurückschalten; ein aufheulender Motor kann Vierbeiner erst recht zum Scheuen bringen. Ganze Viehherden dagegen sind eher dazu geeignet, ihrerseits den Verkehr zu stören und Automobilistennerven zu verschleissen. Hier hilft nur Geduld.

Im Bereich von Fussgängerstreifen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel muss besonders vorsichtig gefahren werden. Diese Stellen werden nicht etwa am Schluss erwähnt, weil sie weniger wichtig wären. Im Gegenteil, es handelt sich dabei um ausgesprochene Gefahrenstellen, die vom Fahrzeuglenker höchste Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme erfordern. Es lohnt sich, die entsprechenden Bestimmungen im Strassenverkehrsrecht nachzuschlagen. Siehe SVG Art. 33 und VRV Art. 6.



GESCHWINDIGKEIT ANPASSEN bei besonders gefährdeten Personen

Nach der Grundregel des Strassenverkehrsgesetzes (Art. 26) muss sich jedermann im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet.

Diese Bestimmung trägt aber auch der Tatsache Rechnung, dass es neben der ordnungsgemässen noch eine andere Art von Strassenbenützung gibt. Aus diesem Grund verlangt der Gesetzgeber, besondere Vorsicht gegenüber Kindern, weil sie vielleicht die Strasse noch nicht korrekt zu benützen wissen und alten Leuten, weil sie vielleicht die Strasse nicht mehr ordnungsgemäss benützen können.

Aus verständlichen Gründen wird auch gegenüber Gebrechlichen besondere Rücksichtnahme gefordert, ebenso wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich andere Verkehrsteilnehmer nicht richtig verhalten werden. Zu diesen zählen auch jene Leute, die zu tief ins Glas geblickt haben.

Aber auch «normale» Verkehrsteilnehmer lassen, wenn wir aufmerksam sind, nicht selten Anzeichen erkennen, dass sie sich im nächsten Moment nicht richtig verhalten werden. Hier muss jeder, nicht aus purer Grosszügigkeit allein, sondern weil es seine Pflicht ist, vorsichtig reagieren. Als Motorfahrzeugführer gehen wir alle öffentlich mit ausserordentlich gefährbringenden Maschinen um. Zum Umgang mit gefährlichen Dingen aber gehört Verantwortungsbewusstsein.

Fahren können heißt – anhalten können. Damit dies jederzeit und innerhalb der zur Verfügung stehenden Distanz geschehen kann, muss man seine Fahrgeschwindigkeit anpassen – anpassen an die Umstände. Nur deren wichtigste sind in diesen Instruktionsunterlagen behandelt worden. Wer als Motorfahrzeugführer während der Fahrt seine Augen und seinen Verstand auf das Erfassen gefährlicher Umstände ausrichtet, wird viele weitere erkennen und sich dadurch kaum von Gefahren überraschen lassen.

Mitglieder werbet **Mitglieder!**

Praktische, bewährte Stahldraht-

● SILOS

Für alle Futterarten geeignet.
Starke Ausführung (5 mm-Draht).
Komplett, je nach Durchmesser
ca. Fr. 21.– je m³ Siloraum.
Nylon Silo-Wasserpressen.

Walter Schlegel, Silobau,
Leimera 31, 3280 Murten,
Telefon 037 - 71 22 66



Die robuste und vielseitige Maschine
– zum Mulchen im Obst- und Weinbau
– Hacken von Schnitholz
– Zerschlagen von Getreide- und Mais-Stroh
Modelle von 0,85 m bis 4,00 m Arbeitsbreite



PLUMETTAZ AG Maschinenfabrik 1880 BEX
Vertrieb Ostschweiz:
Paul Stäheli, mech. Werkstatt, 9315 Neukirch-Egnach, Tel. (071) 66 12 49

Ein auf dem Schweizer Traktoren- und Landmaschinen-Markt gut eingeführter internationaler Konzern

sucht Regionalvertretungen

für die Gebiete Nordwest- und Zentralschweiz
Kantone Bern und Tessin.

Dynamische, verkaufsorientierte Interessenten, die wie wir an Erfolg gewöhnt sind, richten ihre Offerte an Chiffre 44-45934 Publicitas AG Aarau.

Arbeitsrapporte für Mähdrescher-Fahrer

Blöcke zu 50 Rapporten in je 3 Farben (Doppel), insgesamt also 150 Blätter. Format: 22,4 x 14,7 cm.

Ausführung:

- a) mit 2 Kohleblättern Fr. 3.50 pro Block
- b) mit Durchschreibpapier (Marke Blicop, benötigt keine Kohleblätter) Fr. 5.— pro Block.
+ 20 Rp. je Block für Porto und Versandspesen.

Bestellen Sie am einfachsten gegen Einzahlung des entsprechenden Betrages (Ausführung und Anzahl angeben!) auf das Postcheckkonto 80-32608 (Zürich) Schweiz. Traktorverband, Brugg.