

**Zeitschrift:** Landtechnik Schweiz

**Herausgeber:** Landtechnik Schweiz

**Band:** 36 (1974)

**Heft:** 1

**Artikel:** Die Einführung von Fahrerschutzaufbauten nicht auf die lange Bank schieben. 2. Teil

**Autor:** Hefti, J.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1070328>

### 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:** 10.01.2026

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

Es geht um Menschenleben

## Die Einführung von Fahrerschutzvorrichtungen nicht auf die lange Bank schieben

J. Hefti, BUL, Brugg

(2. Teil)

In der letzten Nummer wurde versucht, die Notwendigkeit des Ergreifens allgemeiner Sicherheitsmassnahmen darzutun. Es wurde zudem die lebensrettende und -erhaltende Funktion der Fahrerschutzvorrichtungen (Bügel, Rahmen, Kabine) aufgezeigt. Schliesslich wurde an die jährlich 20–30 Traktorstürze mit tödlichem Ausgang für den Fahrer erinnert und im Zusammenhang damit die Forderung gestellt, Neu-Traktoren seien zum Verkehr erst zu zulassen, wenn sie mit einer Fahrerschutzvorrichtung versehen seien. Nachstehend sei nun versucht, die häufigsten Argumente gegen das Ausrüstungs-Obligatorium zu entkräften.

### 1. Argument

**Wegen den wenigen Traktorstürzen, die sich jährlich mit Traktorfahrern ereignen (die nicht wissen, wie sie zu fahren haben), kann man den übrigen Traktobesitzern eine derart kostspielige Schutzvorrichtung nicht zumuten.**

#### Entgegnung:

Rein Zahlenmässig sei festgehalten, dass es sich nebst Stürzen mit mehr oder weniger schweren Folgen jährlich um 20 bis 30 Stürze mit tödlichem Ausgang für den Fahrer handelt. Diese Todesfälle dürfen nicht einfach hingenommen werden, ganz abgesehen davon, dass diese Argumentation vom moralisch-ethischen Standpunkt aus betrachtet in ein schiefes Licht gerät.

Auf Grund unzähliger Untersuchungen am Unfallort muss festgestellt werden, dass Leute, die so urteilen, von einer falschen Vorstellung über die Sturzergebnisse ausgehen. Es sind nämlich (mit Ausnahme der meisten Stürze mit Transportern und Traktoren mit Allradantrieb oder Doppelbereifung) in der Regel nicht mangelnde Fahrkenntnisse oder unverzeihliche Waghalsigkeiten, die zum Sturz führen, sondern naturgegebene versteckte Gefahrenmomente (von Gras überdeckte Bodenvertiefungen /

nachgiebige oder seichte Geländestellen / überraschende Taubildung und dergleichen mehr) oder sonstwie unglückliche Umstände (Ausweichmanöver an schmaler Strassenstelle mit angrenzender Böschung / momentane geistige Absenz zufolge Ueberarbeitung des Fahrers oder wegen Hitze / Insektenabwehr etc.), die den Traktorführer überraschen und zum Unfallgeschehen führen. Gegen solche Ueberraschungen ist selbst der tüchtigste Traktorführer nicht gefeit. Was ihn bei den überraschenden Sturzfällen vor dem Schlimmsten, das heisst vor dem Erdrückungstod bewahren kann, ist nur noch eine Schutzvorrichtung, die verhindert, dass der Traktor überrollt, oder, dass sie wenn er doch 1–2 Mal überrollen sollte (mehr als 2-maliges Ueberrollen gehört zur Seltenheit) einen Schutzraum und damit eine echte Ueberlebenschance bietet.

Was die Verhinderung des Ueberrollens (Weiterrollen über 90°) anbetrifft ist wichtig zu wissen, dass in ca. 80% der Sturzfälle, der mit Fahrerschutz ausgerüstete Traktor nicht überrollt, sondern in Seitenlage aufgefangen wird, oder dann wird der Sturz derart abgebremst, dass der Traktor nurmehr verlangsamt und unter Wahrung eines Schutzraumes überrollt. Der Schutzbügel, Rahmen oder die Kabine bilden also primär eine Präventivmassnahme gegen das verhängnisvolle Ueberrollen und übernehmen (mit Ausnahme seltener Extremfälle: Sturz in ein stehendes Gewässer oder in ein Bachtobel) eine Schutzfunktion beim Ueberrollen. (Bei den im verflossenen Sommer durchgeföhrten Demonstrationen ist teilweise die Präventivfunktion zu kurz gekommen, indem man durch Ueberrollstürze die Veranstaltungen für den Zuschauer möglichst attraktiv gestalten wollte).

Ist eine solche Versicherung (selbst auf die Gefahr hin, dass die Präventiv- und Schutzfunktion in einem Extremfall ausbleiben könnte) die Kosten nicht Wert? Diese Frage können all' jene am besten beantworten, die bereits einmal durch eine Fahrerschutz-Vor-

richtung vor Unheil bewahrt wurden oder jene vom Unglück betroffenen, die ihren unersetzblichen Ernährer oder einen lieben Familienangehörigen oder Mitarbeiter verloren mussten. Man bedenke: Es geht um Menschenleben, und da erscheinen im Falle eines Sturzes Fragen, die sich um Franken und Wirtschaftlichkeit drehen, plötzlich lächerlich und nebensächlich!

Was die Kosten anbetrifft gilt es auch zu bedenken, dass die Lösung nicht unbedingt eine mit allem Komfort ausgerüstete Kabine sein muss, sondern dass ebenso ein Rahmen mit Verdeck oder bei Gebrauchstraktoren ein getesteter Bügel die Schutzfunktion übernehmen kann. Der rein der Sicherheit gezollte Tribut kostet dann nicht Fr. 1800.– bis 3000.– wie es im allgemeinen heisst, sondern Fr. 500.– bis 800.–.

## 2. Argument

**Es werden Zweifel geäussert, dass der Traktorführer beim Ueberrollen des Traktors überlebt.**

**Entgegnung:**

Von den Möglichkeiten, aber auch von den Grenzen der Schutzfunktion eines Fahrerschutzes im Extrem-

fall, war bereits im obigen Abschnitt die Rede. Wenn nicht eine absolut 100%-ige Schutzfunktion erreicht werden kann, so spielen eben die Umstände mit, dass sozusagen bei jeder Schutzvorrichtung an Arbeitsmaschinen Kompromisse geschlossen werden müssen, damit solche Vorrichtungen (man denke an Waldarbeiten, an die Durchfahrten in Obstgärten und dergleichen mehr) sich nicht allzusehr arbeitshinderlich auswirken. So kann es auch aus ästhetischen und Sichtgründen vorkommen, dass sich insbesondere die Kabinen oben leicht verjüngen, was der Vorbeugung gegen das Ueberrollen natürlich keineswegs förderlich ist. Nachdem aber die lebensrettende und erhaltende Funktion der bestehenden OCDE-geprüften Fahrerschutzvorrichtungen in verschiedenen Ländern bereits erwiesen ist, hätte es keinen Sinn, allzusehr an der Sache herumzunörgeln. Immerhin wurde bei den Fahrerschutzvorrichtungen für Transporter, die ja nach den gesammelten Erfahrungen in der Regel in ganz extremen Steillagen stürzen, gefordert, dass die obere Breite des Rahmens oder Bügels nicht kleiner sein darf, als die grösste zulässige Spurweite der Vorderräder.

(Fortsetzung folgt)

# Fahrerschutzeinrichtungen für Motorkarren

(Transporter und Selbstfahrladewagen)

N. Ünala, Masch.-Ing. FAT, Tänikon

Nach den statistischen Erhebungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft (BUL), Brugg, ereignen sich in der Landwirtschaft alljährlich tödliche Unfälle, die durch das Ueberschlagen oder Umkippen von landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen, speziell von Traktoren, aber auch von Motorkarren, verursacht werden. Verschiedene Länder, darunter Deutschland, Grossbritannien, Holland, Norwegen, Frankreich (ab März 1975), Oesterreich (ab 1. Okt. 1974) und Schweden haben gesetzliche Bestimmungen erlassen, nach denen neu in Verkehr gesetzte Traktoren mit Fahrerschutzvorrichtungen in Form von Sicherheits-Bügeln, -Rahmen oder -Kabinen ausgerüstet sein müssen.

In der Schweiz versucht man seit mehreren Jahren,

an Tagungen und öffentlichen Vorführungen die Hälter von landwirtschaftlichen Fahrzeugen davon zu überzeugen, dass sie freiwillig Fahrerschutzeinrichtungen anschaffen sollten. Leider blieben bisher diese Bemühungen ohne grossen Erfolg. Der Eidg. Forschungsanstalt für Betriebswirtschaft und Landtechnik (FAT) obliegt die Prüfung von landwirtschaftlichen Maschinen, Geräten und maschinellen Einrichtungen. Da die genannten Todesfälle die Erfreigung geeigneter Massnahmen fordern, wird die FAT als Begutachtungsstelle des Bundes ab 1. Januar 1975 nur dann landwirtschaftliche Traktoren und Motorkarren als dem Stand der Technik entsprechend betrachten und somit für deren Anschaffung eine Finanzierungshilfe des Bundes beantragen kön-