

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz

Herausgeber: Landtechnik Schweiz

Band: 36 (1974)

Heft: 2

Artikel: Die Einführung von Fahrerschutzvorrichtungen nicht auf die lange Bank schieben. 3. Teil

Autor: Hefti, J.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1070331>

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>

Die Einführung von Fahrerschutzvorrichtungen nicht auf die lange Bank schieben

J. Hefti, BUL, Brugg

(3. Teil)

Nachdem in der Dezember-Nummer die Notwendigkeit allgemeiner Sicherheitsmassnahmen und der Fahrerschutzvorrichtungen im besonderen erläutert wurden, widerlegten wir in der Januar-Nummer zwei Gegenargumente (Kostspieligkeit / Sicherheit). Nachstehend seien drei weitere Gegenargumente widerlegt.

3. Argument:

Mit dem im Kommen begriffenen, neuartigen Motorfahrzeugtypen wird das Problem des Fahrerschutzes von selbst gelöst.

Entgegnungen:

Es ist erfreulich, dass die Konstrukteure von landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen die aus dem Unfallgeschehen nötigen Konsequenzen gezogen haben. Bei den neuartigen Fahrzeug-Konzeptionen haben sie tatsächlich nicht nur an die Steigerung von Motor- und Arbeitsleistung gedacht, sondern bei der Gestaltung des Führerraumes auch dem Faktor Sicherheit und Fahrkomfort die gebührende Beachtung geschenkt. Bis aber solche Neukonzeptionen die Traktoren konventioneller Bauarten in unserem Lande mit vorwiegend klein- und mittelbäuerlichen Verhältnissen verdrängt haben (wenn es überhaupt so weit kommt), wird noch einiges Wasser den Rhein hinunterfliessen. Im Hinblick auf die alljährlich sich ereignenden Tragödien wäre es jedenfalls verfehlt, mit der Einführung von Fahrerschutzvorrichtungen für die Traktoren einfach zuzuwarten in der Meinung, dass sich das Sicherheitsproblem mit dem Wandel der Technik von selbst löse.

4. Argument:

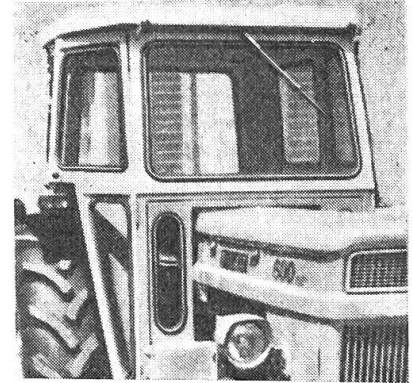
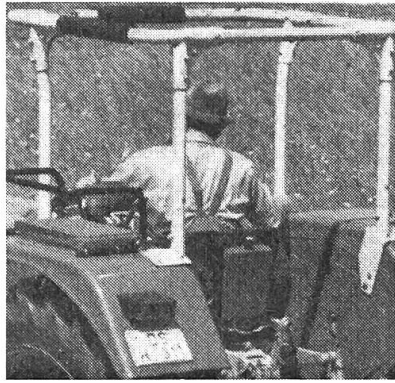
Vermehrte Sicherheit soll durch die Förderung von Präventivmassnahmen technischer und fahrtechnischer Art erzielt werden.

Entgegnung:

Mit den technischen Massnahmen sind vor allem die Doppelbereifung und Vergrösserung der Spurweite, der Allradantrieb und die Anhängerbremsung gemeint, und mit den fahrtechnischen, die Ausbildung im Traktorfahren, insbesondere im Geländefahren.

Es steht ausser Zweifel, dass alle die erwähnten Präventivmassnahmen der Sicherheit förderlich sind, sei es zur Verbesserung der Fahrsicherheit in Schichtenlinie durch Doppelbereifung und grosse Spurweite, oder durch Begünstigung der Rückhaltefähigkeit beim Fahren in Falllinie durch den Allradantrieb und die Anhängerbremsung (Bremsbetätigung), deren Weiterentwicklung zur Zeit bei der FAT studiert wird. Die erwähnten und viele andere technische Massnahmen, wie Pneuprofilierung, einseitige Drehbarkeit der Zugdeichsel und dergleichen mehr, werden seit Jahren von den Beratungsstellen empfohlen und gefördert. Sie vermögen aber nichts an der Tatsache zu ändern, dass zufolge der naturgegebenen und zufallsbedingten Fakten auch zusätzlich ausgerüstete Traktoren zu Fall kommen können und Opfer fordern. Neben schweren Sturzfällen mit doppelt bereiften und mit Zwillingrädern ausgerüsteten Anhängern (lies Ladewagen) dürfte besonders erstaunen, dass auf die Normal- und Allradtraktorbestände gerechnet im letzten Jahr doppelt sovielen tödlichen Sturzfälle bei den allradgetriebenen Traktoren zu verzeichnen waren. Der tiefere Grund dazu liegt darin, dass die verbesserte technische Ausrüstung zu gewagteren Fahrpraktiken und verminderter Aufmerksamkeit führt.

Auch die gut gemeinte Anregung, Kurse über das Geländefahren durchzuführen, hat einiges für sich. Es dürfte auch nicht an Leitern fehlen, die gewillt wären, solche Veranstaltungen zu organisieren. Aber eben, es braucht auch eine grosse Zahl von Teilnehmern, die das Gefühl haben, dass sie es



nötig hätten, etwas zu den bisherigen Kenntnissen und Erfahrungen dazu zu lernen – ! Die Feststellung, dass technische Präventivmassnahmen sich traktorsturz-fördernd auswirken können (nicht müssen), führt zu folgendem scheinbar logischen Argument gegen den Fahrerschutz.

5. Argument:

Auch der Fahrerschutz fördert die Unaufmerksamkeit und die Verwegenheit und erhöht damit die Unfallgefahr.

Entgegnung:

Zwischen den Präventivmassnahmen, wie sie im vorhergehenden Abschnitt erwähnt worden sind und dem Fahrerschutz ist ein wesentlicher Unterschied. Erstere können nicht verhindern, dass (falls es trotzdem zum Sturz kommt) der Traktorfürer ziemlich sicher einen schweren Unfall und in den meisten Fällen den Erdrückungstod erleidet. Die Fahrerschutzvorrichtung dagegen verhindert im Sturzfall in ca. 80% der Fälle, dass der Traktor überhaupt zum Ueberrollen kommt und bildet demzufolge eine Präventivfunktion gegen die dem Traktor innewohnende Hauptgefahr, das Erdrücken und eine eigentliche Schutzfunktion und Ueberlebenschance im Falle des Ueberrollens. Diese beiden Funktionen sind der Grund dafür, dass in Schweden und der BRD bei den mit dem Fahrerschutz ausgerüsteten Traktoren der tödliche Sturz nicht mehr vorgekommen ist, obwohl statistisch betrachtet, das heisst verglichen mit unseren Zahlenverhältnissen Traktorbestand: tödliche Traktorstürze hätten mindestens 30 tödliche Stürze hätten vorkommen müssen. Die erwähnte Argumentation ist demnach eine Spekulation, die mit der Wirklichkeit wenig zu tun hat. Bei sachlicher Betrachtung der Dinge dürfte man höchstens vorsichtig sagen, dass durch

den Fahrerschutz, resp. der allfällig damit verbundenen Vergrösserung der Unaufmerksamkeit, die **Sturzhäufigkeit** erhöht werden könnte.

6. Argument:

Der Fahrerschutz würde in vielen Fällen das Hineinfahren in Garagen und Tennen behindern

oder sogar verunmöglichen, was zur Folge hätte, dass er demontiert und in eine Ecke gestellt würde oder andererseits bauliche Veränderungen unzumutbare Kosten zur Folge hätten.

Entgegnung:

Diese Einwände bilden ein echtes Argument, das einem allzu allgemein geltenden Einführungsobligatorium des Fahrerschutzes für Neutraktoren hindernd im Wege steht. Es wäre aber falsch deswegen etwas, das einer guten (teilweise auch einer etwas unbequemen) Sache dient, in Bausch und Bogen abzulehnen. Schwierigkeiten und Härten sind bekanntlich da, um sie zu überwinden; in unserem Falle durch Massnahmen technischer und administrativer Art. Technisch besteht die Möglichkeit, dass (falls es sich nur um 5–10 cm handelt, die das Einfahren in Tennen oder Garagen behindern) die Rahmen oder Bügel entsprechend verkürzt werden. Der vorgeschriebene Schutzraum ist ja auf eine mittlere Höhe bei aufrechter Körperhaltung des Traktorfahrers abgestimmt. Wie Fahrer, die den Sturz bei Traktoren ohne Schutzvorrichtung überlebten zu berichten wissen, wird jeweils bei eintretendem Sturz der Oberkörper reflexmässig nach vorne gebeugt (was beim Ueberrollen in der Regel zum Eindringen des Brustkorbes durch das Steuer führt). Im Zusammenhang mit der Höhe von Fahrerschutzvorrichtungen ist es auch wichtig, dass künftig bei Errichtung landwirtschaftlicher Neu- und Um-

bauten auf die Höhenmasse nach der folgenden Uebersicht (deutsche Angaben) Rücksicht genommen wird.

Richtlinien zur Bemessung von Garagenhöhen und Durchfahrten unter Berücksichtigung einer Fahrerschutzvorrichtung.

Traktorleistungs- klasse in PS	Durchfahrtshöhen in cm
35	240
55	260
75	270
100	280
150	290
+ 20 cm Sicherheitszuschlag	

Eine reibungslose Durchführung des Einführungs-Obligatoriums für Neutraktoren müsste unseres Erachtens auch administrative Möglichkeiten eines

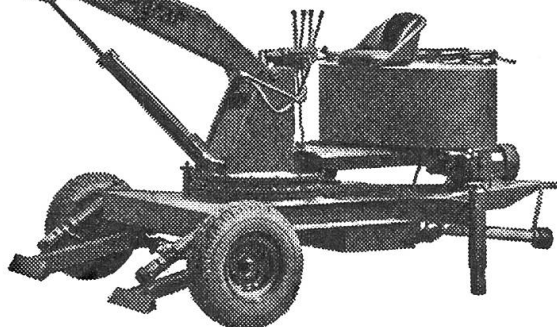
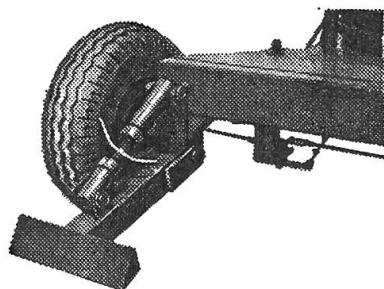
Dispenses bieten und dafür Sonderregelungen für Härtefälle (mit entsprechendem Nachweis) vorsehen.

Schlussfolgerung

Alles in allem betrachtet bleibt von den vorgetragenen Argumenten gegen den Fahrerschutz, bzw. das Ausrüstungsobligatorium an Neutraktoren, herzlich wenig übrig, das sachlich wirklich begründet ist. Wo, wie im letzterwähnten Fall, Grund für Einwendungen berechtigt sind, ist kaum anzunehmen, dass man sich bei der Einführung stur über bestehende und nachweisbar begründete Hindernisse hinwegsetzen kann. Man wird zu gegebener Zeit über die Frage der Dispensmöglichkeit beraten und befinden müssen. Die Diskussionen darüber sollten aber nicht einfach bewirken, dass die Angelegenheit unnötig in die Länge gezogen wird, denn **man bedenke, dass es um Menschenleben geht und kein Fahrer vor den Heimtücken des Traktorsturzes sicher ist.**

Vollhydraulische Mistladekrane K r ü g e r

Verschiedene Grössen und Typen für alle Betriebsgrössen. Zapfwellen- und Motorantrieb mit Grablöffel, Erdschaukel und Rübenkorb lieferbar.



Senden Sie mir unverbindlich Offerte und Prospekt für Mistladekran Krüger

Adresse: _____

Agrar

Fabrik landwirtschaftlicher Maschinen AG
Telefon 073 22 01 22
Wil SG