

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz
Herausgeber: Landtechnik Schweiz
Band: 38 (1976)
Heft: 2

Rubrik: Mensch und Auto

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: 03.02.2026

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

Mensch und Auto

An einer Tagung, die den Fragen über Sicherheit im Strassenverkehr gewidmet war, hat man mit einer gewissen Resignation feststellen müssen, dass trotz allen Anstrengungen, die Unfallgefahr zu mindern, in dieser Sache noch kein entscheidender Durchbruch zum Besseren gelungen ist. Noch sterben Jahr für Jahr Tausende bei Karambolagen auf den Strassen und das Vielfache ihrer Zahl wird verletzt und zum Teil für den Rest des Lebens invalid. Wohl hassen im Grunde viele Automobilisten die motorisierten Fahrzeuge schon wegen ihrer Unzahl auf den Strassen, dann auch wegen des Lärms, der Luftverschmutzung und der Unfallträchtigkeit, die von ihnen ausgeht, aber ihr eigenes Auto, das lieben sie! Bekommt es eine Beule im Verkehr ab, so ärgern sie sich masslos, und es kann sogar zu handgreiflicher Auseinandersetzung mit dem Verursacher kommen. Das ist der Ausdruck einer Fehleinstellung zu einem Gebrauchsgegenstand. Diese betrübliche Tatsache trifft noch auf viele zu. Man hat sich darüber Gedanken gemacht, was wohl die Ursache dafür sein könnte. An einem Podiumsgespräch der besagten Tagung haben berufene Teilnehmer dazu Gedanken geäussert, die bisher unbeachtet blieben, jedoch der Logik nicht entbehren.

Der Psychologe F.W. Hürlimann meint, dass bei der Beurteilung der Beziehungen des Menschen zu seinem Fahrzeug zu berücksichtigen sei, dass man mehrere tausend Jahre Zeit hatte, sich mit dem Fuhrwerk vertraut zu machen, mit dem ungleich komplizierteren und schnelleren Automobil aber höchstens 70 Jahre. Er schliesst aus dem Vergleich der beiden Zeitabläufe, dass der heutige Automobilist seinem Fahrzeug gegenüber bestenfalls in einer pubertären Phase steckt. Da in dieser – es ist die Entwicklungszeit vom Kind zum Erwachsenen – nicht jede Handlung vernünftig ist, so versteht sich daraus analog das Verhalten vieler motorisierter Verkehrsteilnehmer.

Eine andere Begründung für falsches Verhalten im Verkehr gab Dr. H. Weisbrod. Er ist der Ansicht, dass der Mensch von seinem Schöpfer den Instinkt, die Sinne und die geistigen Fähigkeiten nur dafür erhalten hat, sich mit einer Geschwindigkeit von 5 km/h oder während kurzer Zeit von 18 km/h fortzubewegen. Setzt er sich nun in ein Fahrzeug, das mit weit mehr als der zehnfachen Geschwindigkeit läuft, so gehen ihm die nötigen Fähigkeiten ab, damit absolut gefahrlos als Verkehrsteilnehmer umzugehen. Er ist von der Natur dazu nicht programmiert. Den Beweis dazu sieht Dr. Weisbrod im Verhalten der Tiere, die sich teilweise mit bedeutend grösserer Geschwindigkeit bewegen können als wir. Bei ihnen existiert der «Verkehrsunfall» praktisch nicht. Wer hätte schon von Schwalben gehört, die zusammengestossen wären, trotzdem sie mit sehr hohen Geschwindigkeiten oft in Scharen beieinander durch die Lüfte schwirren? Weder Vögel, noch Fische, noch Landtiere sind der Unfallgefahr unter sich ausgesetzt. Nur der Mensch ist davon betroffen, weil er die Natur betrogen hat und die Grenzen überschritt, die ihm zum sicheren Leben gesetzt sind. Er will sich mit Geschwindigkeiten fortbewegen, die absolut zu beherrschen, ihm die Voraussetzungen fehlen. Dr. Weisbrod zieht aus diesen Ueberlegungen den Schluss – er nennt ihn brutal –, dass der Mensch im Zusammenhang mit dem Motorfahrzeug gar nicht fahrtüchtig sei!

Der Unfallexperte Dr. E. F. Schildknecht zitiert eine ähnlich lautende Feststellung von Prof. Steinbuch aus Aachen: «Die Automobilisten entsteigen den Kinderschuhen mehrheitlich nie». Und da es den Konstrukteuren der Fahrzeuge nicht gelungen sei, alle nachteiligen Folgen, die mit dem Betrieb von Automobilen verbunden sind, auszumerzen, so müsse wohl zwangsweise eine rückläufige Bewegung mit technischen, organisatorischen und rechtlichen Mitteln herbeigeführt werden, um Zonen zu schaffen,

in denen der Mensch nicht bedroht ist, und wo ihm sein ursprüngliches Anrecht auf Sicherheit zurückgegeben wird.

Die an der eingangs erwähnten Tagung gehaltenen Vorträge und die Aufzeichnungen über die dort stattgehabten Podiumsgespräche sind unter dem Titel «Sicherheit im Strassenverkehr» in einem Buch zusammengefasst worden, das im Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt, erschien. In seinem Vorwort von Pierre Marmier heisst es kurz gefasst, aber sinngemäss: Mensch und Auto stellen eine eigenartige und unnatürliche Verbindung dar. Das Auto

gibt uns eine kinetische Energie, also Kräfte, die nicht im Gleichgewicht mit uns stehen und für die wir nicht geschaffen sind. Es verleiht auch Machtgefühle, wodurch der Mann am Steuer seine Individualität verliert, so als ob er eine Uniform anzöge. Dies allein wäre nicht schlimm, aber leider verliert er auch gern seine natürlichen Hemmungen und wird aggressiv und dadurch seiner Umwelt feindlich. Das zu bedenken und weiter nach Mitteln und Wegen zu suchen, um diese und andere Gefahrenquellen im Strassenverkehr wirksam einzudämmen, wird unsere Aufgabe heute und morgen sein. E.R.

Landtechnische Berichte

Maschine fährt selbsttätig durch den Maisbestand

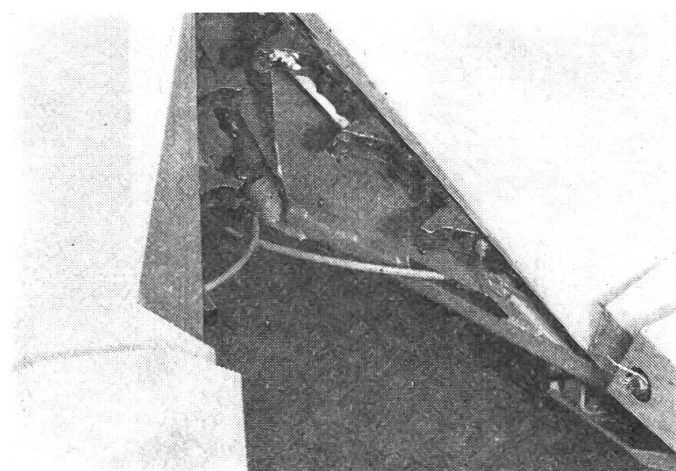
In der letztjährigen Maisernte wurde eine Claas-Neuentwicklung, der Lenkautomat, in den Jaguar 80 SF — Feldhäcksler eingebaut, um sie in der Praxis zu testen. Diese Vorrichtung hat sich ausserordentlich gut bewährt und wird jetzt schon als Zusatzausrüstung für den genannten Feldhäcksler angeboten.

Recht interessant ist die Wirkungsweise der Lenkautomatik. Vorn im Maisgebiss ist ein Tasterpaar angeordnet, das die Maschine selbsttätig durch den Maisbestand führt. Diese Vorrichtung berührt ständig die Maisstengel und gibt damit Impulse elektronisch an die hydraulisch gelenkte Hinterachse ab. Durch diese Neuentwicklung ist der Fahrer vom Lenken befreit und kann sich auf andere wichtige Bedienungsgriffe konzentrieren. Im übrigen fährt die Maschine automatisch gesteuert sehr genau durch die Reihen. Am Feldende kann beim Wenden die Automatik völlig ausgeschaltet werden, ebenso bei der Strassenfahrt usw.

Mit dem Lenkautomat ist das Arbeiten vor allem auch bei stark von Unkraut durchwachsenen Beständen wichtig, weil der Fahrer normalerweise oft Schwierigkeiten mit dem Abernten hat. Auch bei abgeknicktem oder lagerndem Mais und sogar bei der Nacharbeit hat sich die neue Vorrichtung bestens bewährt.

Neben dem Feldhäcksler ist der Lenkautomat natürlich auch am Mähdrescher mit Maisgebiss sehr vorteilhaft; hier vor allem bei der Körnermaisernte. Es ist zu erwarten, dass schon bald für sämtliche Claas-Mähdrescher mit Maispflückvorsatz dieser Lenkautomat zur Verfügung stehen wird.

(Hersteller: Gebr. Claas, Maschinenfabrik GmbH., D-4834 Harsewinkel)



Claas-Lenkautomat: Ein Tasterpaar vorn im Maisgebiss überträgt die durch Berührung der Maisstengel ausgelösten Impulse elektronisch auf die hydraulisch gelenkte Hinterachse. (Werkbild: Claas)