

Zeitschrift: Das Schweizerische Rote Kreuz
Herausgeber: Schweizerisches Rotes Kreuz
Band: 81 (1972)
Heft: 4

Rubrik: Unsere Gesundheit

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

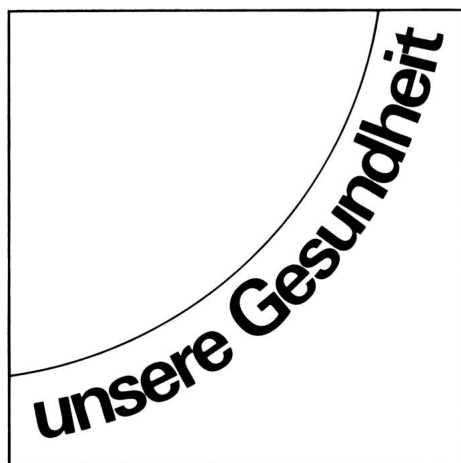
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 21.07.2025

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



Kinder auf der Strasse

Auf der Strasse spielen, war in unserer Jugend am schönsten, weil man auf der Strasse immer Neues erlebte und immer Gesellschaft fand. Wenn auch die Verwegenheit und Rauflust dieser Gesellschaft oft genug häuslichen Verdross, schmutzige Kleider, zerrissene Hosen einbrachte, so zahlten wir diesen Zoll immer wieder gern, weil er den Eintritt in «die grosse Welt» erlaubte. Die Sehnsucht nach diesem «Abenteuer» ist unsern Kindern geblieben, aber der Preis ist heute zu hoch geworden. Unter den vielen tausend Opfern von Verkehrsunfällen, die die Statistik jedes Jahr aufzeigt, sind nämlich gut ein Drittel Kinder.

Die Strasse gehört dem Verkehr. Sie ist kein Kinderspielplatz. Das ist richtig. Aber sobald unsere Kinder «Verkehrsteilnehmer» werden, haben sie auch Anspruch auf die Strasse, und das wird gegenwärtig zu wenig beachtet. Gewiss gibt man sich alle Mühe, die Kinder schon an den Verkehr zu gewöhnen, solange sie noch an der Hand geführt werden; gewiss werden sie in den Schulen durch Instruktionen der Polizei, durch Lehrfilme und andere Mittel im Verkehr unterrichtet, dennoch müssen wir uns stets gegenwärtig halten, dass ein Kind nicht einfach ein Erwachsener in kleinerer Ausgabe ist, sondern dass das Kind ganz anders erlebt und anders reagiert als der Erwachsene.

In jeder grösseren Stadt und erst recht in den Dörfern, die an Haupt- und Verkehrsstrassen liegen, müssen die Kinder auf ihrem täglichen Schulweg oft sehr verkehrsreiche Strassen überqueren und dabei manchmal um ihr Leben rennen. Sie machen das meistens sehr gewandt. Sie blicken nach links und rechts, sie springen selten zurück, wie das leider sehr viele Erwachsene immer noch zu ihrem Verderben und zum Ärger des Motorfahrers tun, aber sie machen das alles mit heissem Herzen, wie sie ja überhaupt auf alles, was ihnen begegnet, mit voller Hingabe ihrer kleinen Person reagieren. Da leider das Verkehrserlebnis im-

mer mit dem Gespenst des Überfahrenwerdens verknüpft ist, erregt es die kleinen Herzen stark. Sie können sich ja unter Tod, Verletzung, Invalidität noch nicht viel vorstellen. Es kommt ganz auf die Art des Verkehrsunterrichts an, wie ihnen dies verständlich gemacht wird. Aber eines wird ihnen allen klar, das ist die Gefahr, und die Gefahr erzeugt Angst. Diese schnellst ganz rasch in ihnen empor und fällt auch gleich wieder ab, wenn die Gefahr vorbei ist. Gleich sind sie wieder im Gespräch mit ihren Freunden, erörtern die Auslagen der Schokoladen- und Spielwarengeschäfte oder betrachten kritisch und sachkundig die ausgestellten Autos. Aber die ausgestandene Angst und die blitzschnelle Anstrengung, um der Gefahr zu entgehen, wirken unbewusst noch lange nach, wenn auch das Herzklopfen schon vorbei ist.

Jede Erregung, jede Anstrengung setzt auch beim Erwachsenen einen sehr komplizierten Apparat in Gang, der aus der Zusammenarbeit des vegetativen Nervensystems mit dem Hirnanhang, der Nebenniere und der Schilddrüse besteht. Dieser Apparat erscheint uns sehr zweckmässig, weil er uns befähigt, ohne Zutun unseres Denkens und Willens, also beinahe automatisch, rasche Höchstleistungen zu vollbringen, die wir gar nicht rechtzeitig ausführen könnten, wenn wir erst überlegen müssten und planen wollten. Es ist gewissermassen das Instrument unseres Selbsterhaltungstriebes, das wir da vor uns haben. Wenn dieser empfindliche Apparat überbeansprucht wird, so wirkt sich dies nachteilig aus, weil das vegetative Nervensystem die genannten Drüsen zur Absonderung ihrer Hormone anregt und umgekehrt wieder diese Hormone das vegetative System beeinflussen. Da die Hormone zwar rasch ausgeschüttet, aber langsam wieder abgebaut werden, wirken sie noch längere Zeit erregend fort und bringen dadurch das vegetative System in eine erhöhte Spannungslage, aus der heraus es stärker und schneller reagiert, ja oft zuviel des Guten tut, so dass sich unzweckmässige Reaktionen ergeben.

Auf diese Weise entsteht das, was wir heute bei so vielen Menschen beobachten und als «innere Unruhe» bezeichnen. Es ist ein Zivilisationsschaden, der auch noch durch zahlreiche andere «Glücksgüter» der Gegenwart hervorgerufen wird. Sicher aber spielen das Auto und die Verkehrsnöte dabei eine grosse Rolle, namentlich bei den Kindern, die ja auch auf die Strasse angewiesen sind.

Wie sollen wir sie nun dagegen schützen? In erster Linie natürlich dadurch, dass wir sie soweit als möglich von der Strasse fernhalten. Hier wird von der öffentlichen Hand und den privaten Bauherren sicher noch viel zu wenig getan.

Die an sich schönen kindlichen Eigenschaften muss man bei der Verkehrserziehung auch berücksichtigen. Die Kinder können sich noch so ganz an ihr Spiel, an ihre Ge-

danken, Träume und Wünsche hingeben, dass sie alles, auch die Gefahr, darüber vergessen. Es ist leicht, vom Autofahrer zu verlangen, dass er sich auch da hineinfinden und unvorhergesehenes Verhalten der Kinder einkalkulieren müsse. Aber der Autofahrer ist schon reichlich mit allerhand Vorhersehbarem belastet. Beim Kind wirkt oft noch eine weitere sympathische Eigenschaft gefährdend: sein Vertrauen in die Welt der Erwachsenen. Bei aller Kritik, die wir Eltern jetzt von unsern Kindern erfahren, ist doch immer noch ein sehr beträchtlicher Rest von Kredit vorhanden, und wir haben allen Grund, uns diesen köstlichen Besitz zu bewahren. Wie viele angefahrne Kinder sagen uns mit verwunderten Augen: «Ich hab' doch nicht gedacht, dass das Auto mich überfahren wollte!» Schliesslich werden die Kinder auch noch viel mehr als die Erwachsenen durch den Wagemut verführt, eine Eigenschaft, die uns so oft an ihnen erfreut. Leider verleitet er sie auch zu gewagten Mutproben, die sogar lebensgefährdend sein können: Zum Beispiel Aufspringen auf davonrollende Lastwagen; sie denken nicht daran, dass sie beim Abspringen vor ein anderes Auto fallen könnten. Es ist auch Aufgabe der Verkehrserziehung, diesen Mut und Tatendrang umzulenken.

Der Sport, das Spiel, der Turnunterricht stellen viele Aufgaben, die auch dem Kühnsten gerecht werden. Auf der Strasse ist kein Platz mehr dafür. Zur Überquerung sehr belebter Strassen sollten Unterführungen oder Fussgängerbrücken geschaffen werden. Die Kosten erscheinen gering gegen das namenlose Unglück, das auch nur ein überfahrenes Kind bedeutet.

Man braucht sich nur den Ausfall an Arbeitskraft durch Verkrüppelung, Nervosität, Angstzustände, innere Unruhe und sonstige Zivilisationsschäden zu vergegenwärtigen, um einzusehen, dass Vorbeugung billiger ist als Heilen. Wichtig ist, dass wir alle dabei mithelfen. Wir dürfen das Schicksal unserer Kinder nicht den «zuständigen» Verkehrserziehern und der Polizei oder gar den Autofahrern allein aufbürden. Wir alle, gleichgültig ob wir selber Kinder haben oder nicht, sollten uns bemühen, den Kindern das Einleben in diese Welt zu erleichtern, in der das Motorfahrzeug eine so grosse Rolle spielt. (Vita Ratgeber)

Alkohol unterwegs und im Hause

Wo liegt der kritische Punkt?

Die Eidgenössische Kommission gegen den Alkoholismus – ein konsultatives Organ des Bundesrates mit nur ganz wenigen abstinenten Mitgliedern – hat 1963 ein Forschungsprogramm aufgestellt, das sich zum Ziel setzte, in verschiedenen Gegenden der Schweiz eine Reihenuntersuchung über den Alkoholeinfluss bei Verkehrsunfällen

durchzuführen. Bei allen Verunfallten, die hospitalisiert werden mussten, wurde bei Spitaleintritt eine Blutentnahme vorgenommen. Alle bloss ambulant behandelten Personen konnte man dagegen nicht erfassen, was bedeutet, dass die nachfolgenden Prozentzahlen in Wirklichkeit noch wesentlich höher liegen. Die Untersuchungen wurden in sieben Spitälern bzw. Spitalzentren verschiedener Gegenden der Schweiz vorgenommen. Insgesamt hat man das Blut von 1030 Patienten, die an einem Unfall beteiligt waren, analysiert. Die von Professor Dr. P. Kielholz, Basel, angestellten Erhebungen an den sieben Zentren ergaben folgendes Bild:

Von den 1030 im Verkehr Verunfallten wiesen 21,1 % einen Blutalkoholgehalt über dem kritischen Grenzwert von 0,8 Promille auf. Insgesamt standen 35,2% unter Alkoholeinwirkung.

Bei der heutigen Verkehrsdichte und -geschwindigkeit, besonders auch beim gemischten Verkehr auf den meisten Schweizer Strassen, wird oft schon der nüchterne Motorfahrzeuglenker überfordert. Wie alle neuen Untersuchungen zeigen, führt bereits leichter Alkoholkonsum zu Kritischschwäche, Selbstüberschätzung, Enthemmung und Sorglosigkeit. Das Erfassen der ständig wechselnden Verkehrslage, das Schätzen der Distanzen, die feine Abstufung bei Richtungsänderung und die weiche Betätigung der Bremsen sind komplizierte psychomotorische Vorgänge, die schon bei 0,3 Promille Blutalkoholgehalt gestört sind. Die Fahrweise eines geübten Fahrzeuglenkers sinkt unter Alkoholeinwirkung rasch auf die Stufe eines Anfängers. Besonders die automatisch ablaufenden Reaktionen werden verlangsamt oder gehen verloren. Infolge ihres gesteigerten Leistungsgefühls glauben die Betroffenen aber, ihr Können sei unverändert.

Aufmerksamkeitsstörungen, Übersehen von Verkehrssignalen, Koordinationsstörungen, Fehlbeurteilungen der Gesamtsituation durch Konzentrationsstörungen treten sodann schon bei 0,5 Promille auf, der «kritische Grenzwert» müsste deshalb nach den neuesten Untersuchungsergebnissen – entsprechend dem Vorschlag der Weltgesundheitsorganisation – von 0,8 auf 0,5 Promille herabgesetzt werden.

Auch die Fähigkeiten der Sinnesorgane werden in Mitleidenschaft gezogen. Bei 0,7 Promille treten gar Gleichgewichtsstörungen und leichter Nystagmus auf. Ebenso werden das Sehvermögen und die Umstellungszeit des Auges beeinträchtigt.

Die vorliegenden Untersuchungsergebnisse zeigen, dass bei einem hohen Prozentsatz der Unfälle eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch Alkohol eine Rolle spielt und dass die Zahl der alkoholabhängigen Verkehrsunfälle dreimal höher liegt, als bisher angenommen wurde. Hinzu kommt nach allgemeiner Erfahrung eine hohe Dun-

kelziffer, womit alle jene Fälle gemeint sind, die weder polizeilich noch medizinisch erfasst werden.

BfU

Promille-Grenzen in Europa

Gemäss Ermittlung des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs (ADAC) gelten in Europa für Motorfahrzeugführer folgende Promillegrenzen: 0,0 in Finnland und der Deutschen Demokratischen Republik; 0,2 Polen; 0,3 Tschechoslowakei; 0,5 Bulgarien, Griechenland, Jugoslawien, Niederlande, Norwegen, Schweden; 0,8 Frankreich, Grossbritannien, Österreich, Schweiz, Ungarn; 1,0 Dänemark, Rumänien; 1,3 Bundesrepublik Deutschland (das Bundesministerium plant die Einführung von 0,8 Promille); 1,5 Belgien. In Italien, Spanien und Portugal entscheiden die Behörden noch nach den individuellen Umständen.

SAS

Alkoholrisiko im Eisenbahndienst

In der Zwischenkriegszeit hatte Frankreich nicht nur die Rekorde des Alkoholkonsums und der Alkoholikerhäufigkeit inne, sondern auch denjenigen der alkoholbedingten Eisenbahnunfälle. Nach dem Zweiten Weltkrieg erzielte die Staatsbahn auf diesem Gebiet bemerkenswerte Fortschritte. Dr. Le Gô, Oberbahnarzt des Kreises «Nord», hat hier Pionierarbeit geleistet. Er setzte sich zum Ziel, die Alkoholgefährdung möglichst früh, «im ersten Grad», zu entdecken, weil dann die Heilungsaussichten am günstigsten sind. Der Erfolg blieb nicht aus: Während 1956 nur 24% der Alkoholgefährdeten im ersten Grad standen, 53% im zweiten und 23% im dritten Grad, befanden sich zehn Jahre später 67% im ersten Grad, 30% im zweiten und nur 3% im dritten Grad. Bei Dreiviertel der unter Aufsicht befindlichen Bediensteten war die Lage befriedigend.

Die Behandlung der Patienten des zweiten und dritten Grades erfolgt mit relativ kurzer Hospitalisierung, gefolgt von einer Nachkur in einem Erholungsheim. Die Ergebnisse zeigen das folgende Bild: 37 % der Behandelten wurden abstinent, 30 % waren wesentlich gebessert, 33 % zeigten keinen Erfolg. Dr. Le Gô berechnete, dass eine gleiche, auf das ganze Land ausgedehnte Aktion 750 000 Franzosen im besten Mannesalter vor dem Alkoholismus bewahren könnte.

SAS

Traubensaft auch im Waadtland

Im Laufe der Revision des Gesetzes über den Rebbauprodukte durch den Waadtländer Grossen Rat lenkte Grossrat Ed. Cachemaille von Pully die Aufmerksamkeit seiner Kollegen und Kolleginnen auf den Traubensaft, nachdem im Gesetzestext von der Förderung der Rebbauprodukte in der Mehrzahl gesprochen werde; was die Tätigkeit des «Office des Vins Vaudois» betreffe, habe man nämlich den Traubensaft, das jüngste der Rebbauprodukte, offensichtlich vergessen.

Der Redner führte aus, dass auch hier eine Möglichkeit bestehe, den Kreis der Konsumenten von Rebbauprodukten auszudehnen. Es gibt viele Erwachsene, die aus verschiedenen Gründen unter bestimmten Umständen auf den Genuss von alkoholischen Getränken verzichten, zum Beispiel wenn sie sich auf eine Autofahrt begeben, aus Gründen des sportlichen Trainings oder aus Solidarität mit einem gefährdeten Kameraden. Man darf auch die Kinder nicht vergessen, die so lange als möglich vom Alkohol ferngehalten werden sollten und denen man auf einem Ausflug einen Traubensaft geben kann. Der Degustationskeller von Epesses offeriert bereits Waadtländer Traubensaft. Dieses Beispiel müsste überall befolgt werden. Grossrat Cachemaille äusserte auch den Wunsch, dass anlässlich von Einweihungen und ähnlichen offiziellen Veranstaltungen, wenn sie von einem Imbiss begleitet sind, neben dem Orangensaft aus Spanien oder Kalifornien auch Waadtländer Traubensaft angeboten werde.

Wer meldet die Trinker ?

Damit sozial-medizinische Dienste und Fürsorgestellen für Alkoholgefährdete sich eines Falles annehmen können, muss ihnen dieser gemeldet werden. Die vom Eidgenössischen Statistischen Amt veröffentlichte Statistik der Tätigkeit der genannten Institutionen enthält einige interessante Aufschlüsse darüber.

Von den 3615 Männern, die im letzten Berichtsjahr (1969) für eine Betreuung angemeldet wurden, hatten 358, also 10%, dies von sich aus getan. In 290 Fällen hatte die Ehefrau diesen Schritt getan. Am meisten Betreuungen wurden durch die Administrativbehörden veranlasst, nämlich ein Fünftel des Totals. Polizei und Strassenverkehrsämter figurieren in der Liste mit 672 Fällen oder in 18,5 %; unter den in angetrunkenem Zustand am Steuer erappten Fahrzeuglenkern befinden sich erfahrungsgemäss viele chronische Trinker. Spitäler und Ärzte haben nur etwas über 11 % der Fälle gemeldet. Diese relativ kleine Zahl bestätigt eine Feststellung von Dr. L. Filippini, dem Gastroenterologen des Luzerner Kantonsospitals, wonach «das Nichterkennen eines Alkoholüberkonsums als Krankheitsursache zu den häufigsten Fehldiagnosen gehört». Zu denken gibt auch, dass Arbeitgeber nur in 181 Fällen eine Betreuung veranlasst haben. Von Pfarrämtern wurden nur 46 Fälle, 1,5 % des Totals, gemeldet, wobei diejenigen der Blaukreuz-Agenturen inbegriffen sind.

Ist dies Ausdruck einer gewissen Indifferenz gegenüber dem Alkoholismus, oder denken die Betreffenden, dass die fraglichen Sozial-einrichtungen ohnehin schon viel mehr Alkoholgefährdete zu betreuen haben, als es ihren personellen Möglichkeiten eigentlich entspräche?

SAS