

Verkehrserziehungsprogramm der Armee 1974

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen**

Band (Jahr): **47 (1974)**

Heft 9

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Verkehrserziehungsprogramm der Armee 1974

Kolonnenfahren

Betrachtet man die Strassenverkehrs-Statistiken der letzten Jahre, so stellt man fest, dass Jahr für Jahr bedeutend mehr Motorfahrzeuge auf unseren Strassen zirkulieren. Diese grosse Verkehrsdichte führt da und dort aus den verschiedensten Gründen zur Bildung von Kolonnen. Die Beachtung unseres Mottos «Lass Dich nicht überraschen» gilt hier im wahrsten Sinne des Wortes. Allein schon zur Beachtung der einschlägigen Vorschriften ist ein gerütteltes Mass an Voraussicht erforderlich. Artikel 12 Absatz 3 der Verkehrsregelverordnung zum Beispiel verlangt ausdrücklich:

«Stockt der Verkehr, so darf der Fahrzeugführer nicht auf Fussgängerstreifen und, bei Strassenverzweigungen, nicht auf der Fahrbahn für den Querverkehr halten.»

Je weiter ein Fahrer vorausschauen vermag, um so sicherer schützt er sich vor Strafe. Aber nicht nur das. Er schafft auch weniger Gefahrensituationen und vor allem ist er in der Lage, entstehende Gefahrensituationen rechtzeitig vorzusehen und zu vermeiden. Ein solcher Fahrer wird selten oder nie in Verkehrsunfälle verwickelt. Im Gegenteil, er trägt ganz wesentlich zur Beruhigung des Verkehrsablaufes und damit zur Hebung der Verkehrssicherheit ganz allgemein bei.

Kein Fahrzeugführer darf sich vom Aufleuchten der Bremslichter des vor ihm fahrenden Fahrzeuges überraschen lassen, benötigt er doch durchschnittlich eine Sekunde, bis er durch Nieder-treten seines Bremspedals auf dieses Alarmzeichen reagiert. Hinzu ist noch der Bremsweg zu rechnen, der je nach Geschwindigkeit variiert.

Berücksichtigen wir nun die meist viel zu kurzen Abstände im Kolonnenverkehr, so stellen wir fest, dass Fahrer, die nicht weit genug vorausschauen können, früher oder später zwangsläufig Auffahrunfälle verursachen. Zudem behindern sie den Fussgängerverkehr, weil sie immer wieder auf Fussgängerstreifen zum Stillstand kommen, oder sie blockieren den ganzen Verkehrsablauf, weil sie mit ihrem Fahrzeug mitten auf einer Verzweigung stehen.

Aus diesen Überlegungen ergibt sich, dass auch die Fahrzeuge möglichst weit vorne in der Kolonne beobachtet werden müssen. Halten sie an, so muss die Distanz zum nächsten Fussgängerstreifen oder zur nächsten Verzweigung abgeschätzt werden. Wird dabei festgestellt, dass nicht der ganze Wagen über die Verzweigung oder den Streifen hinaus gefahren werden kann, so muss vor diesen angehalten werden.

Urlaub

Selten fährt der Wehrmann allein in den Urlaub, denn meistens finden sich Kameraden, die darum bitten, mitgenommen zu werden. In der Regel sind es im Verhältnis zum Platzangebot zuviele, und der Wagen wird überladen. Dazu kommt noch, dass der eine oder andere seinen Kameraden beweisen will, wie sicher und vor allem wie schnell er sein Fahrzeug zu lenken versteht. Also ist, bewusst oder unbewusst, auch etwas Renommiersucht mit im Spiel.

Ein überladener und zu schnell gefahrener Wagen wird in Kurven durch die Zentrifugalkraft stärker als sonst nach aussen gedrückt und ist dann fast nicht mehr in der Fahrspur zu halten. Der gute Fahrer sieht diese Schwierigkeiten voraus und lässt sich durch sie nicht überraschen. Das heisst, er nimmt, selbst auf die Gefahr hin, dass er den einen oder anderen verärgert, nur so viele Personen mit, wie Plätze vorhanden sind.

Wehrmännern, die mit ihren Motorrädern in den Urlaub fahren, seien in diesem Zusammenhang die bestehenden Vorschriften, wonach sie und ihre Mitfahrer bei Fahrten auf zivilen und militärischen Motorrädern den Helm tragen müssen, in Erinnerung gerufen (Artikel 44 MSV — EMD und Ziffer 202 Absatz 5 DR). Im übrigen betrachtet die Militärversicherung das Nichttragen des Helms bei Fahrten auf Motorrädern als grobe Fahrlässigkeit und kann demzufolge bei entsprechenden Verletzungen ihre Leistungen kürzen.

Während desurlaubes selbst will der Wehrmann seiner Familie oder seinen Freunden etwas bieten, denn schliesslich haben sie eine Woche auf ihn verzichten müssen. Aber — Vorsicht! Die veränderten Lebensbedingungen, denen der Wehrmann während des Dienstes ausgesetzt war, können sich nun auswirken: Eine allgemeine Müdigkeit kann die Folge sein. Sie wird häufig während desurlaubes spürbar. Der verantwortungsbewusste Fahrer verzichtet aus dieser Erkenntnis heraus auf Monsterfahrten während desurlaubes, denn er bringt sonst seine Familie, seine Freunde, sich selbst und andere Strassenbenützer in Gefahr.

Aber noch an etwas anderes gilt es bereits während der Freizeit zu denken. Der Fahrer, der während seinesurlaubes zu anstrengende «Extratouren» unternimmt, beweist sehr wenig Voraussicht. Er vergisst ganz einfach, dass er am Montag wieder ein Militärfahrzeug mit vielleicht 25 Mann auf der Ladebrücke zu führen hat. Das Leben dieser Kameraden ist ihm anvertraut, dafür ist er verantwortlich.

Das alles rechtfertigt es, zusätzliche Übermüdung durch Nichtschlafen im Urlaub zu vermeiden und diese Freizeit als das zu geniessen, als was sie gedacht ist — als Erholung.

Übrigens haben im Jahre 1972 über 20 Wehrmänner als Folge von Unfällen während desurlaubes ihr Leben verloren.

Signalisationen

Gefahrensignale warnen den Fahrzeugführer — wie ihr Name sagt — vor Gefahren, die er zu spät erkennen würde. Ausserorts stehen sie in der Regel 150 — 250 m vor der Gefahrenstelle. Kann diese Distanz nicht eingehalten werden, so wird die entsprechende Entfernung auf einer Zusatztabelle angezeigt.

Diese Vorwarnungen werden von kommunalen oder kantonalen Instanzen, vielleicht aber auch von Angestellten einer Baufirma angebracht.

Nehmen wir das Beispiel einer provisorischen Lichtsignalanlage, wie sie überall im Lande herum anzutreffen sind. Ein Bauangestellter stellt das Gefahrensignal weisungsgemäss 250 m vor der Anlage auf. Dabei kommt es nun aber unmittelbar vor eine unübersichtliche Kurve zu stehen. Womit hat der Fahrer, der das Signal sieht, nun zu rechnen. Sicher damit, dass die Anlage, kurz bevor er sie passiert, von grün auf rot wechseln kann und er deshalb in der Lage sein muss, sein Fahrzeug rechtzeitig anzuhalten. Das allein stellt noch keine allzu grossen Anforderungen an die Voraussicht des Fahrzeugführers, denn er ist ja durch das Vorsignal gewarnt.

Es gilt nun aber diejenigen Gefahren und Überraschungen vorzusehen, die nicht signalisiert sind. Also — sich nicht überraschen lassen! Deshalb müssen wir die Möglichkeit in Betracht ziehen, dass die Signalanlage schon seit geraumer Zeit auf rot stehen kann. Dann wird eine Anzahl von Fahrzeugen, deren Führer auf die Weiterfahrt warten, eine mehr oder weniger lange stehende Kolonne bilden. Das letzte Fahrzeug derselben kann nun unmittelbar hinter der Kurve stehen.

Dem überraschten Fahrer wird es in solchen Fällen selten oder nie gelingen, sein Fahrzeug rechtzeitig anzuhalten. Das Resultat sind vermeidbare, sogenannte «dumme» Auffahrunfälle. Oder aber es kommt beim Versuch auszuweichen zur Frontalkollision auf der Gegenfahrbahn.

Der vorausschauende Fahrer wird nie in solche Unfälle verwickelt sein. Er wird sich durch Situationen, wie eben eine beschrieben wurde, nicht überraschen lassen und seine Unfallverhütungsmassnahmen rechtzeitig treffen. Nämlich:

Gas weg — Bremsbereitschaft — erhöhte Aufmerksamkeit!