

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 114 (1948)

Heft: 12

Artikel: Kampf dem Motorfahrzeug-Unfall

Autor: Gehrig

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-21174>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.02.2025

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

Kampf dem Motorfahrzeug-Unfall

Von Oberst Gehrig

Es ist eine bedauerliche Folgeerscheinung der fortschreitenden Motorisierung, daß auch die Verkehrsunfälle zugenommen haben und fast täglich durch Motorfahrzeuge unersetzliche Verluste an Gut und Blut verursacht werden. Es scheint so, als ob diese Erscheinung mit der Motorisierung verbunden sein müßte, denn selbst die schärfsten Maßnahmen im Kampf gegen den Verkehrsunfall haben die Unfallstatistik noch nicht viel günstiger gestalten können. Und doch muß es gelingen, die Zahl der Verluste durch Straßenverkehrsunfälle herabzusetzen.

Mit der fortschreitenden *Motorisierung in der Armee* zeigen sich auch hier ähnliche Folgeerscheinungen: die Unfallzahl und die Schwere der Unfallfolgen wachsen. Fast wäre man geneigt, diese Tatsache als eine sich zwangsläufig aufdrängende Parallelität anzusehen und könnte in den folgen-schweren Fehler verfallen, diesen Zustand als unabänderliche Gegebenheit hinzunehmen. Das darf aber unter keinen Umständen sein! Im Gegenteil. Gerade der Fahrer im Wehrkleide muß durch die korrekte und rücksichts-volle Art seiner Fahrweise immer und bei jeder Gelegenheit nicht nur mit gutem, sondern mit *bestem Beispiele* vorangehen. Nicht falscher Schneid, sondern Selbstbeherrschung und Rücksichtnahme kennzeichnen den Soldaten am Steuer! Obwohl alle Wehrmänner im Gebrauch der Waffe ausgebildet sind, werden sie diese Fähigkeit nicht mißbrauchen, um nun rücksichtslos mit der Waffe umzugehen und später jeden anzuschießen, der ihnen nicht aus dem Wege geht. Warum soll es nicht möglich sein, den motorisierten Soldaten in ähnlichem Sinne zu erziehen, so daß er im Verkehr ganz unbewußt seine Fahrweise auf das Gebot der Rücksicht gegenüber den andern Straßenbenützern und im Felde auf dasjenige der Sicherheit seiner Kameraden einstellt?

Die erste Gelegenheit zu einer derartigen Beeinflußung bietet sich während der militärischen Grundschulung des angehenden Soldaten: in seiner *Rekrutenschule*. Nun ist es aber leider so, daß die Grundlagen für eine solche Erziehung dem Rekruten nicht beigebracht werden können, so wenig es möglich ist, während 118 Tagen einen Menschen in seiner Grundveranlagung zu ändern. Diese Grundlagen müssen in den Dienst mitgebracht werden. Sie werden gelegt im Elternhaus, in der Schule, in der vordienstlich freizeithchen Beschäftigung. Die allgemeinen Vorschriften für den Straßenverkehr, die jeden Verkehrsteilnehmer angehen, müssen ebenso Erziehungsgegenstand werden wie andere Anstandsregeln und Lehrfächer. Nach solchen Vorbereitungen wird es dann nicht schwer halten, den Soldaten zum

sichern, verantwortungsbewußten und rücksichtsvollen Fahrer auszubilden. Bereits wurden in verschiedenen Städten erfreuliche Versuche mit theoretischen und praktischen Anleitungen über das Verhalten im Verkehr durchgeführt, und hoffentlich wird es nicht mehr lange dauern, bis der *Verkehrsunterricht* allgemein als obligatorisches Fach in das Lehrprogramm aufgenommen wird. Vorläufig erhält die Armee aber nur einen geringen Prozentsatz an Rekruten, die derartig vorgeschult sind, daß man ihnen bedenkenlos ein Motorfahrzeug anvertrauen kann. In der Zeit der gesteigerten Motorisierung konnte die charakterliche Schulung nicht immer mit der praktischen Verwendung der verschiedenen Verkehrsmittel Schritt halten. Dazu gehört Zeit und dazu gehört vor allem eine geistige Umstellung und Anpassung an die durch die Motorisierung entstandenen Probleme. Die *vordienstliche Ausbildung* in den freiwilligen Motorfahrer-Kursen wird mit der Zeit unstreitig einen außerordentlich günstigen Einfluß auf die heranwachsenden Militärfahrer ausüben, besonders dann, wenn die rein technischen und manuellen Belange gegenüber dem Sinn und Wesen der Motorisierung hintangestellt werden.

Bei näherer Befassung mit Motorfahrzeug-Unfällen wird man zur Feststellung kommen, daß der *größte Teil aller Unfälle vermeidbar* ist und daß fast immer menschliche Schuld und nicht höhere Gewalt oder Konstruktions- und Materialfehler die Unfallursache bilden. Dies gilt auch zum größten Teil für Unfälle mit Motorfahrzeugen im Dienst. Unzweifelhaft wickelt sich ein motorisierter Betrieb bei der Truppe unter wesentlich andern Voraussetzungen und unter bedeutend schwierigeren Bedingungen als für den Zivilbetrieb ab. Die außerordentlichen Verhältnisse rufen aber auch in vieler Hinsicht und in der Mehrzahl der Fälle nach außerordentlichen Maßnahmen. Es kann nicht die Aufgabe der vorliegenden Ausführungen sein, alle in Betracht kommenden Vorkehrungen zu erwähnen. Sie werden durch die gegebenen Umstände bestimmt. Auf einige als wichtig erkannte Punkte sei indessen hingewiesen. Sie bilden das Resultat vieljähriger Erfahrung in der Ausbildung motorisierter Truppen.

Die wichtigste und dringendste Vorsorge besteht in der Gewährung einer *angemessenen Ruhezeit des Fahrpersonals* und zwar unter den bestmöglichen Bedingungen. Es ist ein wesentlicher Unterschied, ob der Mann in einer Unterkunft dauernd im Schlafe durch alle möglichen Verumständen gestört wird oder ob er sein Schlafpensum in ungestörter Ruhe genießen kann. Auch vom gelegentlichen Ausruhen anlässlich Halten in Bereitschaftsstellungen oder während anderer Fahrpausen darf nie eine nachhaltige Wirkung erwartet werden, denn meist ist dies ein «Dösen» und kein Schlafen. Es darf deshalb nicht stillschweigend angenommen

werden, daß sich die Fahrer z. B. während der Gefechtstätigkeit der Truppe genügend «ausruhen» und deshalb von ihnen ohne weiteres größere Fahrleistungen auf die Dauer verlangt werden dürfen. Richtig ist vielmehr, wenn nach Möglichkeit gewisse Vorsorgen getroffen werden, welche dem Fahrpersonal auch bei nur nach Stunden zählenden Fahrtunterbrüchen wirkliches Ausruhen ermöglichen. Ebenso ist es falsch, zu glauben, daß eine einmal gründlich ermüdete Fahrmannschaft mit ein oder zwei Detail- oder Retablierungstagen wieder auf die Höhe ihrer Leistungsfähigkeit zu bringen ist. Dazu braucht es eine größere Zeitspanne. «*Es nicht bis zu einer Übermüdung kommen lassen,*» muß die Forderung lauten. Ein Unfall wegen Reflexarmut zufolge Übermüdung oder ein Einschlafen am Steuer während der Fahrt sollte eigentlich erst beurteilt werden nach Erfassung der gesamten Beanspruchungs- und Ruhezeit der vorangegangenen Wochen.

In diesem Zusammenhange darf noch auf einen weitem Umstand hingewiesen werden, dessen Berücksichtigung alle Beachtung verdient. Ein junger Fahrer, vor allem der Rekrut, befindet sich normalerweise in einem Entwicklungsstadium, in welchem seine körperliche Reifung nicht ohne weiteres als abgeschlossen betrachtet werden darf. Er bedarf eines größeren Schlafpensums als sein um einige Jahre älterer Kamerad. Dieses natürliche Mehrbedürfnis an Schlaf wird ihm persönlich meist nicht tatsächlich bewußt oder dann erinnert er sich erst daran, wenn ein Unfall passiert ist. Man kann in Manövern zur Genüge die Beobachtung machen, daß jüngere Jahrgänge bei großer Beanspruchung in Nachtübungen viel schneller und nachdrücklicher nach Schlaf verlangen als ausgewachsene Männer. — Wenn früher ein müder Streiter vom Schlaf übermannt wurde, so purzelte er höchstens vom Pferd herunter. Der vom Schlaf übermannte Führer eines Motorfahrzeuges oder durch Übermüdung in seinen Reflexen beeinträchtigte Fahrer jedoch gefährdet Menschen und ihr Leben! — Es will keineswegs Zweck dieser Hinweise sein, jeden Schneid und Mut einzudämmen. Selbstverständlich soll der Fahrzeugführer, wenn es gefordert wird, in der Lage sein, das Äußerste mit seinem Fahrzeug zu leisten. Man muß aber anderseits stets erstreben, die bestmöglichen Voraussetzungen zu schaffen, damit solche Höchstleistungen mit normalem Ablauf möglich werden.

Die Statistik der Motorfahrzeug-Unfälle vermittelt nicht nur ein Bild vom praktischen Können einer Truppe, sondern sie ist auch bezeichnend für den Geist und den Stand der Erziehung und Ausbildung in sittlicher und charakterlicher Hinsicht. Es wird nichts nützen, wenn Vorgesetzte in wohlgemeinter Kameradschaft oder um ihre Soldaten in Schutz zu nehmen, in Unfallberichten den Unfall als «unvermeidbar» oder durch «höhere Ge-

walt hervorgerufen» darstellen. Solche Stellungnahmen sind menschlich verständlich, aber sie schaden im Rahmen einer Beurteilung, welche den Kampf gegen den Unfall zum Ziele hat. Der verantwortliche Vorgesetzte darf nicht «weich» werden, wenn er gezwungen ist, einen Soldaten zur Verantwortung zu ziehen. Folgerichtig kann er dies nur, wenn er niemals Zweifel an der Verantwortung der Fahrer am Steuer hat aufkommen lassen. Der Grundsatz, daß der Fahrer in erster Linie für sein Fahrzeug und dessen Führung verantwortlich ist, darf von keiner Seite erschüttert werden. Um so mehr ist es angebracht, den Fahrer unablässig an diese *Verantwortungspflicht* zu erinnern. Bei Vergehen mit Motorfahrzeugen gegen Dienst- und Verkehrsvorschriften müssen in allererster Linie die moralischen und sittlichen Momente in den Vordergrund gestellt werden, und es muß von dieser Ebene aus versucht werden, eine heilsame Beeinflussung auf den Schuldigen auszuüben. Disziplinarische Strafen und Schadenersatz-Beteiligung an den durch eigene Fahrlässigkeit verursachten Schäden lassen sich leider trotzdem nicht vermeiden. Auf die Dauer wirkt aber sicher nachdrücklicher die erzieherische Beeinflussung. Man kann sich überhaupt fragen, ob es richtig ist, auf das Eintreffen eines Ereignisses zu warten, um dann zu Sanktionen gezwungen zu werden oder ob es nicht vernünftiger und zweckmäßiger erscheint, bereits bei schuldhaftem Verhalten in der Führung eines Motorfahrzeuges nachdrücklich einzugreifen. Sicher ist es richtig, vom Grundsatz auszugehen, daß eine Gefährdung des Verkehrs und eine Mißachtung von Fahrvorschriften zur Strafbarkeit genügt, ohne daß eine Materialbeschädigung oder gar eine Verletzung von Personen eingetreten zu sein braucht. Eine nachdrückliche Kontrolle des ganzen Fahrbetriebes und ein konsequentes Eingreifen bei festgestellten Unkorrektheiten kann unendlich viel beitragen zur Erhaltung einer anständigen Fahrweise.

Wenn es während einer Felddienstübung einmal «pressiert», so erwächst daraus durchaus nicht das Recht, unvernünftig und rücksichtslos drauflosfahren zu dürfen! Es ist eine altbekannte Tatsache, daß auf langen Fahrstrecken eine hohe *Geschwindigkeit* schließlich nur einen nach Minuten zählenden Zeitgewinn am Fahrziele einbringt. Auf kurzen Strecken reduziert sich dieser risikogeladene «Gewinn» unter Umständen auf Sekunden. Eine praktische Bedeutung muß dem übertriebenen Fahrtempo angesichts dieser minimalen Zeitdifferenzen auch vom militärischen Standpunkte aus abgesprochen werden. In den wenigsten Fällen wird überhaupt ein Vorgesetzter von einem Fahrer ausdrücklich verlangen, daß schnell zu fahren sei. In 95 Prozent der Fälle fährt der Fahrer von sich aus schnell. Die Erklärung gilt für alles Schnellfahren: es ist die Berauschung an der

Geschwindigkeit und der Ausdruck eines übersteigerten Geltungstriebes, letzterer oft als Folge eines Minderwertigkeitskomplexes. Wenn schon im Zivilfahrbetriebe diese durch Zeiterscheinungen stimulierte Schnellfahrierei ihre Blüten treibt und offensichtlich nicht einzudämmen ist, so darf sie in der Armee schon deshalb nicht hingenommen werden, weil diese über die Mittel verfügt, das Tempo unter Kontrolle zu halten. Vollständig vermeiden läßt sich das Schnellfahren auch in der Armee nicht, denn letzten Endes ist es die menschliche Schwäche, die auch dem sonst disziplinierten Wehrmann zum Verhängnis werden kann.

Schließlich muß noch erwähnt werden, daß auch dem Leitenden von motorisierten Märschen und Übungen eine Sorgfaltspflicht hinsichtlich *Verkehrsregelung* und gegenüber allen Verkehrsteilnehmern erwächst. Diese Verpflichtung erhöht sich bei Dunkelheit, Nebel, Schneefall, Regen sowie bei schwierig zu befahrenden Straßen. Bei Fahrten auf Gebirgsstraßen sind vorsorgliche Maßnahmen von besonderer Bedeutung. Die Straßenpolizei wird dort ergänzt werden müssen durch Warnposten, welche die Fahrer aufmerksam machen auf gefährliche Straßenstücke und Kurven oder welche die Fahrzeuge durch schwierige Abschnitte hindurch lotsen.

Die Erziehung zum verantwortungsbewußten Fahrer wird jedenfalls entscheidend beeinflußt durch die Auffassung und das *Beispiel des Vorgesetzten*. Belehrung durch Worte allein genügt nicht. Am nachdrücklichsten wirkt das Beispiel der Offiziere und Unteroffiziere. Das Verhalten am Steuer in und außer Dienst und bei der Führung eines motorisierten Verbandes muß beispielgebend wirken. Durch persönlich korrektes Verhalten und durch Erziehung muß erreicht werden, daß die Unfälle herabgemindert werden. Die Unfallverhütung liegt nicht auf dem technischen, sondern auf dem moralischen Gebiete!

Höchstleistungen können bei größter Sicherheit und geringsten Ausfällen nur erzielt werden, wenn Fahrtechnik, Verkehrsmoral und Verkehrsdisziplin auf hoher Stufe stehen.

Praktische Fragen der Heeresmotorisierung

Von Lt. Rolf Sprenger

Vor bald 50 Jahren wurden in der Schweizerarmee die ersten Versuche mit Motorwagen unternommen, worüber die «Neue Zürcher Zeitung» vom 1. Oktober 1901 folgendes zu berichten weiß: «Die Versuche dürfen im allgemeinen als sehr gelungen bezeichnet werden, indem alle fünf Wagen