

# Gehörlose Motorfahrzeugfahrer

Autor(en): **E.B.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Fachblatt für schweizerisches Anstaltswesen = Revue suisse des établissements hospitaliers**

Band (Jahr): **25 (1954)**

Heft 11

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-808446>

## **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.

233 000 Franken, zusammen auf 1 456 000 Franken. Für das Mobiliar sind 340 000 Franken, für Umgebungsarbeiten 249 000 Franken, für den Landerwerb 58 000 Franken und für Unvorhergesehenes 47 000 Franken eingesetzt, was die genannten Gesamtanlagekosten von 2 150 000 Franken ergibt.

Eine Voraussetzung für eine möglichst individuelle Beschäftigung, Beobachtung und Erziehung der Zöglinge ist die Anstellung einer genügenden Anzahl fähiger Erzieher und Werkstattmeister. In einem vom Vorsteher der städtischen Berufsberatung ausgearbeiteten und vom Stadtrat genehmigten Bericht wurde auf Grund der Diensteinteilung berechnet, dass neben dem Verwalter unbedingt vier Erzieher und zwei Werkstattmeister beschäftigt werden müssen.

Die Höhe der Betriebskosten und des entsprechenden Zuschusses lässt sich nicht mit Sicherheit errechnen. Die Rechnung 1953 für das Knabenheim Selnau wies an Ausgaben Fr. 109 022.14 auf, an Einnahmen (einschliesslich Staatsbeitrag von Fr. 11 948.95) Fr. 69 657.20. Der Zuschuss aus dem Gemeindegut betrug Fr. 39 364.94. Die Jugendstätte Gfellergut wird bei voller Besetzung 23 Zöglinge mehr aufnehmen können als das bisherige Heim. Dies und die Tatsache, dass im zukünftigen Beobachtungsheim die Beschäftigung, Bildung und Freizeitgestaltung der Zöglinge weitgehender und vertiefter gestaltet werden können, wird dazu führen, dass das Betriebsdefizit bedeutend grösser sein wird als dasjenige des Knabenheims Selnau. Unter Berücksichtigung dieser Umstände wird es angebracht sein, mit einem jährlichen Zuschuss aus dem Gemeindegut von 80 000 bis 90 000 Franken zu rechnen, sofern der bisherige Pensionspreis keine Aenderung erfährt.

## Gehörlose Motorfahrzeugfahrer

«Aber so etwas gibt es doch gar nicht», mag es dem einen oder andern Leser durch den Kopf fahren, wenn sein Blick diese Ueberschrift streift; deshalb ist es am Platz, gerade im «Fachblatt» solche Leser eines andern zu belehren.

Nachdem das Eidgenössische Polizei- und Justizdepartement gehörlosen Leuten versuchsweise die Führung von Motorfahrzeugen erlaubte, sind gehörlose Motorfahrzeugfahrer ein realer Faktor des modernen Verkehrslebens geworden. Und es ist bereits möglich, die ersten Erfahrungen bekanntzugeben, wie dies der Direktor der Taubstummenanstalt Zürich in einem Artikel der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 5. März 1954 getan hat.

Darnach ergab eine Umfrage bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern, dass sich die gehörlosen Fahrer weit besser bewährt haben, als dies von den meisten Menschen angenommen würde. Wenn es auch, wie bei den normal Hörenden, immer Ausnahmen gibt, die ein störendes Element im Verkehr darstellen, so haben sich doch die gehörlosen Fahrer in der Regel als fähig erwiesen, allen Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden, die vorgeschriebenen Prüfungen zu bestehen und die Führerbewilligung zu erlangen.

Es ist deshalb angezeigt, dass noch bestehende Vorurteile gegen diese Behinderten fallen gelassen werden und man ihnen das Fahrrecht zuerkennt, das sie wie andere Menschen verdienen. Man halte sie nicht länger unter Druck, da sie ihre Fähigkeiten unter Beweis gestellt haben und als Menschen nicht weniger wert sind als die Normalen und deshalb als vollwertig behandelt werden müssen.

Der Grund, warum es gehörlosen Fahrern gelingt, sich im modernen Verkehr zu bestehen, liegt weitgehend darin, dass weniger gehupt wird, sondern die Verkehrslenkung durch Augen-Zeichen erfolgt. Diese fasst der Gehörlose sehr gut und leicht auf, denn er ist des fehlenden Gehörs wegen in hohem Masse Augenmensch. Von früher Jugend an hat er gelernt, mit den Augen in sich aufzunehmen, was er sich durch das Gehör nicht aneignen konnte. Wir weisen nur hin auf die Kunst, die Sprache von den Lippen eines andern Menschen abzulesen, ein Vorgang, der die Augen benötigt. Die Augen sind überaus gut entwickelt. Daran hat jeder Normale, der mit dem Gehörlosen im oder ausserhalb des Strassenverkehrs in Berührung kommt, zu denken. Er soll deutlich artikulieren, damit der Gehörlose ihn versteht und verhängnisvolle Missverständnisse vermieden werden können. Wenn auch der Gehörlose imstande ist, den Vorschriften des Verkehrs gerecht zu werden, so bedarf er doch eine seiner besonderen Situation angemessene Rücksichtnahme. Dies ist eine Forderung der blossen Menschlichkeit.

Ein anderer Grund, warum mit gehörlosen Motorfahrzeugfahrern gute Erfahrungen gemacht werden, liegt in der grossen Vorsicht des Gehörlosen. Er wird durch sein Leiden von Kind an an diese gewöhnt. Er muss, weil er nichts hört, besser aufpassen als der normale Mensch, denken wir nur an das Ueberqueren einer Strasse. Weil er das Herannahen eines Fahrzeuges nicht hört, ist er darauf angewiesen, die Strasse aufmerksam mit den Augen abzusuchen, ob keine Gefahr für ihn vorhanden sei. Er kann sich nicht darauf verlassen, durch ein akustisches Zeichen noch rechtzeitig gewarnt zu werden, wenn er sich fahrlässig auf die Fahrbahn begibt. Auch viele andere Situationen zwingen ihn notwendig zu möglichst grosser Vorsicht, so dass diese gewissermassen ein Grundelement seines Charakters wird. Er ist weit mehr an vorsichtiges Verhalten gewöhnt als der normal Hörende.

Was die Geschicklichkeit, das Fahrzeug zu bedienen, betrifft, so steht der Gehörlose nicht hinter dem Normalen zurück. Er ist, normale Begabung vorausgesetzt, motorisch geschickt, er besitzt die Intelligenz genau wie ein normal Hörender, die für die auszuübenden Verrichtungen notwendig sind. Warum also eine Grenze aufrichten, wo keine ist?

Da es sich bei der Hereinnahme des Gehörlosen in den modernen Verkehr somit nicht um eine Sache der Unmöglichkeit, sondern nur des brüderlich-menschlichen Entgegenkommens handelt, ist zu hoffen, dass dieses zunehme und dem Gehörlosen den Weg in die vollmenschliche Gemeinschaft, wozu wir auch das Verkehrsleben zählen, immer besser öffne.

Dr. E. B.