

**Zeitschrift:** Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen  
**Herausgeber:** Eidg. Verband der Übermittlungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-  
Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere  
**Band:** 45 (1972)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Nur fahrtüchtig am Steuer  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-560768>

### **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:** 13.03.2025

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

## Nur fahrtüchtig am Steuer

### Das Verkehrserziehungsprogramm der Armee 1972

Der Schwerpunkt der Verkehrserziehung in der Armee 1972 liegt bei der Bekämpfung jener menschlichen Schwächen, die für die Sicherheit im Strassenverkehr besonders bedeutsam sind.

Nach Schätzung von Sachverständigen sind nicht weniger als 90 % der Unfälle in irgendeiner Form auf menschliches Versagen oder menschliche Unzulänglichkeiten zurückzuführen.

Die Anforderungen, die der heutige Strassenverkehr an den Motorfahrzeugführer stellt, sind ausserordentlich gross und verschiedenartig. Mehr noch als im zivilen Bereich sieht sich der Militärfahrer auf der Strasse immer wieder plötzlich kritischen Situationen gegenüber, zu deren Bewältigung er blitzschnelle und richtige Entscheidung treffen muss. Das kann er aber nur, wenn er sich stets in guter körperlicher und geistiger Verfassung befindet. Er muss fahrtüchtig sein.

Die Fahrtüchtigkeit ist die wichtigste Voraussetzung für die Sicherheit im Strassenverkehr. An den Fahrer im Militärdienst wird in dieser Hinsicht ein besonders strenger Maßstab angelegt. Die militärischen Verkehrsvorschriften befassen sich deshalb eingehend mit der Fahrtüchtigkeit. In erster Linie richten sich diese Vorschriften an den Fahrer selbst. Er ist für seine Fahrtüchtigkeit verantwortlich. Aber auch dem Vorgesetzten werden Pflichten auferlegt. Vor allem hat er dafür besorgt zu sein, dass der Fahrer auch bei Übungen und Manövern die vorgeschriebene Ruhezeit einhalten kann. Nicht mehr fahrtüchtige Fahrer hat er abzulösen. Unter allen Umständen muss die Fahrtüchtigkeit jedes Fahrers gewährleistet sein.

Wir stellen deshalb die diesjährige Verkehrserziehungsaktion unter das Motto:

*Nur fahrtüchtig am Steuer!*

Jedem Motorfahrzeugführer und jedem Vorgesetzten müssen diese Worte zum Begriff werden.

Die Vorschriften mögen noch so streng sein, immer wieder werden sie übertreten. Mangelndes Verantwortungsgefühl ist oft der Grund dazu. Dieses Verantwortungsgefühl zu heben, ist das Ziel der Ausbildung im diesjährigen Verkehrserziehungsprogramm.

Der Erfolg der Aktion jedoch hängt von der Bereitschaft jedes Einzelnen ab, entsprechend seiner Verantwortung zu handeln.

### Übermüdung



Übermüdung kann viele Gründe haben. Die Anforderungen, die an einen Militärfahrer gestellt werden, sind hart. Übermenschliches wird von ihm jedoch nicht verlangt. Schon die militärischen Verkehrsvorschriften sorgen für eine angemessene Ruhe- und Einsatzzeit. Danach hat der Lenker eines Motorfahrzeuges innerhalb von 24 Stunden eine zusammenhängende Ruhezeit von 8 Stunden einzuhalten. Bei Übungen und Manövern kann nötigenfalls diese Mindestruhezeit zeitlich aufgeteilt werden, wobei während wenigstens 4 zusammenhängenden Stunden Gelegenheit zum Schlafen zu geben ist. Keinesfalls darf der Fahrer mehr als 16 zusammenhängende Stunden im Einsatz stehen. Die reine Fahrzeit soll insgesamt 9 Stunden nicht überschreiten. Die Ruhezeit ist laufend in die Ruhezeitkontrolle (Formular 13.42 d/f/i) einzutragen.

Es ist selbstverständlich Pflicht jedes Vorgesetzten, die Ruhezeitkontrolle einzusehen und die Einhaltung der Ruhe- und Einsatzzeit zu überwachen.

Nicht jede Ermüdung lässt sich mit Vorschriften verhindern. Die beste Einflussmöglichkeit hat der Fahrer selbst. Vieles kann er tun, um einer Übermüdung vorzubeugen, sie zu reduzieren, wenn auch nicht immer gänzlich auszuschalten. Das beste Mittel ist der Schlaf. So wird der Militärfahrer nicht unbedingt den verlängerten Ausgang bis zur Polizeistunde voll beanspruchen, wenn er am andern Tag zu fahren hat. Er wird sich reichlich Schlaf gönnen. Urlaubstage dienen nicht immer der Erholung. Nicht selten werden in nächstelanger Arbeit dringende geschäftliche Erledigungen besorgt, die zu einem Schlafmanko führen. Das gleiche gilt auch für den Besuch von festlichen Anlässen während des Wochenendurlaubs. Schlimmer wird hier die Übermüdung, wenn noch der Alkohol mitspielt.

Ein übermüdeten Motorfahrzeugführer aber gefährdet nicht nur sich selbst und seine Mitfahrer, sondern auch die übrigen Verkehrsteilnehmer in höchstem Masse. Eine kleine Unaufmerksamkeit, ein kurzes Einnicken ... und schon ist es geschehen.

Wer sich übermüdet fühlt, hat die Pflicht, dies zu melden. Es ist nicht Weichheit, wenn diese Meldung erstattet wird, ganz im Gegenteil. Es gehört zur Fahrdisziplin und damit zur Verkehrssicherheit, sich bei Ermüdungserscheinungen vom Fahren ablä-

sen zu lassen. Kein Vorgesetzter wird einen wirklich übermüdeten Fahrer zwingen, zu fahren. Er würde sich ebenso strafbar machen wie der Fahrer, der nicht zugeben will, dass er übermüdet ist.

Das Perfide an der Übermüdung liegt aber darin, dass man ihre Anzeichen nicht immer genügend beachtet.

*«Vorbeugen ist besser als heilen»*

gilt deshalb auch hier. Nur wer gesund und ausgeruht ist, bleibt kriegstüchtig. So steht es im Dienstreglement (Ziffer 110). Kriegstüchtig heisst für den Militärfahrer «fahrtüchtig».

## Au volant, être en forme!

### Le programme de l'éducation routière dans l'armée 1972

En 1972, la campagne d'éducation routière dans l'armée a pour but essentiel de lutter contre les faiblesses humaines qui dans le trafic routier peuvent avoir de graves conséquences.

D'après les estimations des experts, ces faiblesses, dans leurs diverses manifestations, constituent le 90 % des causes d'accident.

A l'heure actuelle, les conducteurs de véhicules à moteur doivent répondre à des exigences qui ont augmenté avec le trafic routier. Ces exigences sont particulièrement élevées au service, où les conditions de la route et de la circulation en général sont souvent plus difficiles qu'au civil. Les conducteurs militaires rencontrent dès lors constamment des difficultés qu'ils peuvent surmonter seulement s'ils sont en bonne disposition physique et mentale, c'est-à-dire aptes à conduire.

L'aptitude à conduire est la première condition de la sécurité routière. A cet égard, les prescriptions de la circulation militaire sont particulièrement strictes. Elles s'adressent en premier lieu au conducteur lui-même qui est personnellement responsable de son aptitude à conduire. Elles imposent toutefois aussi des devoirs au supérieur qui est notamment tenu de veiller à ce que, même lors d'exercices et de manœuvres, le conducteur ait le repos prescrit. Au besoin, il fera remplacer les conducteurs qui ne sont plus en état de conduire. L'aptitude à conduire de chaque conducteur doit être assurée en toutes circonstances.

C'est pourquoi notre campagne d'éducation routière est placée cette année sous la devise:

*Au volant, être en forme!*

Notre but est de développer chez les conducteurs militaires le sens de la responsabilité qui fait souvent défaut. Cette campagne sera couronnée de succès dans la mesure où chacun y contribuera selon ses moyens.