

Zeitschrift: Pro Senectute : schweizerische Zeitschrift für Altersfürsorge, Alterspflege und Altersversicherung
Herausgeber: Schweizerische Stiftung Für das Alter
Band: 34 (1956)
Heft: 2

Artikel: La morte per le strade
Autor: A.L.V.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-722197>

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: 22.01.2025

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

zweifelloso eine Lücke ausfüllt. Allmählich setzt sich die Einsicht durch, dass den Betagten, die in immer grösserer Zahl in unserer Mitte leben, körperlich und seelisch geholfen werden muss und dass es für die Gemeinschaft nicht gleichgültig sein kann, wie es den zahlreichen alten Menschen ergeht. Um aber eine Hilfe wirksam zu gestalten, muss man orientiert sein, wie es um die seelische Verfassung der Alten bestellt ist, wo ihre Nöte liegen, wie ihre Bedürfnisse beschaffen sind. Der Verfasser gibt darüber aus eigener Erfahrung mit Betagten und aus eingehender Kenntnis des Schrifttums erschöpfende Auskunft. Da die seelische Verfassung der Alten auch weitgehend von seinen zwischenmenschlichen Beziehungen, von der Stellung zu Beruf und Arbeit, von der wirtschaftlichen Lage abhängen, wird auch auf diese Faktoren eingegangen. Besonders wertvoll scheint uns das letzte Kapitel über die Psychische Hygiene, da merkwürdigerweise das Alter von den Vertretern dieses Wissenszweiges fast ganz übergangen wurde. Das Buch wird allen Lesern, die in irgendeiner Weise mit Betagten in Kontakt kommen, wertvolle Belehrung und Aufklärung bringen. Wir wünschen ihm weite Verbreitung.

A. L. V.

La morte per le strade

In procinto di scrivere il mio articolo sui pericoli della circolazione stradale, apro il giornale della sera e i miei occhi cadono sul titolo: «Vecchi, vittime del traffico» e sui seguenti annunci:

Winau, 16 gennaio. Domenica, alle ore 18, a causa di tempo nuvoloso e di cattiva visibilità, l'ottantunenne tessitore Giovanni Käppeli, pensionato, è stato investito di spalle da un'auto, sulla strada nazionale Berna-Zurigo. Il Käppeli ha riportato ferite così gravi, che è deceduto durante il trasporto.

Siebnen, 16 gennaio. La mattina del lunedì, l'ottantaduenne vedova Teresa Fürst, mentre stava per attraversare la strada cantonale Siebnen-Galgenen, viene investita da un'auto e scagliata in terra. Poco dopo muore all'ospedale in seguito alle ferite riportate.

Brugg, 16 gennaio. Ag. La mattina del sabato, il settantasettenne Giovanni Baillod-Riniker di Habsburg, pensionato, operaio di deposito, fu vittima di un incidente, mentre stava attraversando un

crocivia in Brugg. Un'auto si avvicinava a grande velocità e investiva il Baillod, che indugiava ad attraversare la strada. Fu gettato sul cofano e fu ferito gravemente. Morì pochi minuti dopo.

Insomma in un solo giornale viene dato il resoconto di tre incidenti stradali in cui sono stati vittima tre vecchi concittadini.

Si è costatato che, più della metà dei pedoni uccisi negli incidenti stradali, sono ragazzi al di sotto dei 14 anni e adulti al di sopra dei settanta. Alla maggior parte dei lettori, questa notizia apparirà molto deplorabile, ma nessuno si perturba abbastanza per questo, si prende la cosa come un'inevitabile conseguenza del traffico moderno. Tali notizie vengono comunicate quotidianamente ai lettori sui giornali.

La morte sulla strada, è diventata una calamità nazionale e ha cagionato una penosa situazione che, è noto, si prende come cosa inevitabile ma su cui non ci si commuove particolarmente.

Non vogliamo però essere ingiusti: Il 18 novembre dello scorso anno, ha avuto luogo nel Consiglio comunale di Zurigo, una discussione sulla seguente interpellanza:

«Il continuo aumento del traffico motorizzato stradale, esige in forte misura la necessità, di collocare passaggi pedonali nei punti più pericolosi. Il consiglio municipale, divide il concetto che i passaggi pedonali sono un buon rimedio per elevare la sicurezza di transito, soprattutto per vecchi e bambini, ed è pronto a fissare nei punti corrispondenti, buoni provvedimenti?»

Si discusse a lungo e tutti i votanti erano concordi nell'opinione che i pedoni devono essere difesi dai pericoli del traffico ma non una voce si è levata, che avesse accusato e bollato la velocità frenetica dei veicoli, anzi l'interpellante stesso accentuava che, lui è tenuto ad occuparsi della difesa dei pedoni e non di un dibattito sui transitanti motorizzati.

Noi vorremmo finalmente pregare i nostri lettori di riflettere sulla seguente domanda:

Mettiamo il caso che il nostro paese sia afflitto da un'epidemia che abbia lo stesso numero di vittime, vecchi e bambini, come quello delle vittime del traffico stradale; che disposizioni verrebbero allora intraprese, per combattere e debellare una tale epidemia, in modo di poter difendere la popolazione da essa?

Direbbe poi anche un rappresentante del popolo, in una conferenza sulle misure di difesa, che tali disposizioni difensive non

dovono per carità, essere delle accuse contro i funesti bacilli della malattia?

Raffiguriamoci, quali disposizioni d'isolamento o di quarantena verrebbero emesse dalle autorità e seguite senza ritardo dal pubblico in una epidemia di febbre aftosa.

Involontariamente ci si domanda perchè non si riesce, in una lotta contro gl'incidenti stradali, davvero concludente ed efficace, procedere energicamente per ottenere rimedi.

Si sa che pressappoco, l'ottanta per cento degl'incidenti stradali avvengono in seguito e dietro a velocità eccessive.

Nonostante questo, nessuno osa decidersi per una drastica disposizione sui limiti di velocità ed emettere dei corrispondenti decreti legali.

Si ribatte che una tale limitazione di velocità impedisce un fluente sviluppo del traffico. E giusto questo?

Di recente, una commissione svizzera si è recata negli Stati Uniti per studiare le strade e le relazioni di traffico locali. Essa potè constatare che su tutte le strade esistono le proporzioni sulle velocità massime ammissibili, e con quale esito? Il numero degli incidenti stradali è, in proporzione al traffico, qualcosa, come dieci volte più piccolo che in Svizzera.

La quantità degl'incidenti stradali con vittime e feriti, ha però altre conseguenze. Il pubblico si abitua, si prendono tali notizie alla leggera, si riguardano come cosa evidente, ineluttabile.

Non si pensa affatto quale dolore apporta in una famiglia un incidente stradale. Compassione, rincrescimento e buoni sentimenti come il prestare aiuto e l'aver riguardo, spariscono. Così si cambia l'idealità dell'umanità. Indirettamente ne soffrono anche i vecchi che dipendono specialmente dalla buona volontà del prossimo.

Certo, non c'è mancanza di voci ammonitrici, che fanno notare questa penosa situazione. Non solo uomini sono stati investiti a morte sulle strade, ma anche animali. Tempo fa fu stampato sul «Neuen Zürcher Zeitung» la lettera di uno dei lettori:

«Ci arrivano sempre nuove lettere, sulle quali viene lamentata la mancanza di riguardo degli automobilisti e dei motociclisti, che sulle strada non fanno nessuna attenzione agli animali e li investono.

In un'era in cui il traffico di una città come Zurigo, è diventato un elemento di catastrofe, i proprietari di animali sono molto più prudenti.

Essi non lasciano più i loro cani e gatti per le strade. Però qui e là accade appunto che qualche gatto sfugga via, che qualche cane si accucci per la strada. È ben dovere dei motociclisti, fare attenzione a questi fiduciosi animali e ridurre la loro velocità, così che sia sempre possibile frenare in tempo in caso di necessità. Chi ha un po' di sentimenti per l'amore e l'attaccamento col quale molta umanità tiene ai loro cani e gatti, si terrà bene dal rendersi colpevole della morte di questi animali per negligenza.»

Approviamo questo riconoscimento per il: «Rispetto della vita», con tutto il cuore. Non possiamo impedirci di dare il parere di queste opinioni generali sulla morte per le strade. Perciò vogliamo occuparcene e tener presente cosa devono fare i vecchi in questa situazione.

Come si possono difendere dai pericoli stradali e come possono evitarli? Gli anziani devono rendersi consapevoli dei pericoli stradali.

Normalmente la gente anziana non fa attenzione o non si accorge in tempo dell'avvicinarsi di un'auto o di un frenetico ciclista, e in seguito ai loro riflessi indeboliti dall'età, non riescono a ritirarsi abbastanza in fretta. Si deve spesso meravigliarsi di come i giovani passanti si muovono e s'infiltrano senza correre pericoli.

Essi dispongono di un maggiore senso d'attenzione e di una maggiore possibilità di reazione in quanto che sono cresciuti in mezzo al traffico moderno e ci sono abituati. Il vecchio non si adatta al tempo e alla frequenza del traffico, per lui è cosa nuova e insolita e non ci si ritrova più bene.

Le strade non sono più fatte per vecchi passanti, chi ci mette piede si pone in pericolo. Il vecchio passante deve concentrare i suoi pensieri, deve mettere insieme tutta la sua attenzione, deve aguzzare occhi e orecchi.

Questo non avviene senza uno speciale sforzo di volontà. Egli deve abituarsi a non attraversare una strada ciecamente e senza attenzione.

Evidentemente deve attenersi ai segnali del vigile e ai semafori stradali. I vecchi devono tenersi lontani dalla congestione stradale come i bambini. Ogni vecchia persona dovrebbe, prima di ogni uscita, decidere come vuole raggiungere la sua meta, come può evitare le strade particolarmente transitate e cercare il suo itinerario per strade il più possibile tranquille.

Sono da evitare uscite senza programma. Insomma i vecchi debbono costringersi ad adattarsi alle esigenze del traffico. Così che ogni avventurarsi per le strade, diventerà per i vecchi un esercizio di concentrazione e di sforzo di volontà che forse potrà riuscire utile al loro stato spirituale.

Giacchè siamo nel tema: «Il transito e i vecchi», vogliamo anche discutere sulla domanda, se i vecchi possono sedersi alla guida di un'auto. In generale si può dire che vecchi guidatori non sono cattivi autisti. Essi sono prudenti e accorti. Ma chi non è più sicuro di sé, chi s'impaurisce o non dispone più di una «Intatta vista e udito», deve rinunciare al guidare. In ultimo ancora una parola sui mezzi di trasporto che l'umanità, ad onta di auto e motociclette, adopera ancora maggiormente; i treni. Si deve pur dire una volta che i predellini dei nostri vagoni, altrimenti così comodi, sono troppo alti e il salire e scendere è un lavoro acrobatico. Bisognerebbe tener conto, durante la costruzione dei mezzi di trasporto, del fatto, che oggi ogni decimo abitante, uno è al di sopra dei sessant'anni. In Svizzera ci sono più di 650 000 abitanti che oltrepassano la sessantina. Una tale minorità può elevare il diritto di essere difesa da pericoli evitabili e che anche per essa vengano adottate positive disposizioni.

A. L. V.

Nachrichten aus der Stiftung „Für das Alter“

Das Direktionskomitee der Schweizerischen Stiftung «Für das Alter» tagte am 15. März in Zürich. Es nahm mit Genutung und Dankbarkeit Kenntnis vom Ergebnis der letztjährigen Herbstsammlung, die mit netto Fr. 1 041 154.23 wieder rund Fr. 41 000 mehr einbrachte als im Jahr 1954. Direktor Dr. A. Saxer vom Bundesamt für Sozialversicherung in Bern referierte über den neuen Bundesbeschluss betreffend die zusätzliche Alters- und Hinterlassenenfürsorge des Bundes sowie über die dritte Revision des AHV-Gesetzes. Zur Ausführung als Plakat 1956 der Stiftung wurde ein Entwurf des Graphikers Pierre Monnerat, Lausanne, gewählt.

Wir bitten diejenigen Abonnenten unserer Zeitschrift, welche den Abonnementspreis für 1956 noch nicht beglichen haben, dies