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

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 42 (1969)

Heft: 3

Artikel: Unfallverhütung im Zeichen der Koordination

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-517975

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.07.2025

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

Dies ist der erste Teil, dessen Beförderung noch vollständig der Zivilpost obliegt. Im nun folgenden zweiten Teil ist zum grossen Teil die Feldpost beteiligt, die je nach Dienstbetrieb beträchtliche Zeitzuschüsse benötigt:

⇨ Die Fassung ist vorüber. Das Platzkommando spediert noch gleichentags, spätestens aber am folgenden Montag die nachstehenden Unterlagen an die Truppe:

- Formular DAMP 14.30 (Motorfahrzeug-Abgaben an AMP und AMP-Depots) zur Meldung der Ankunftszeit bei der Rückgabe, Bestände für die sanitarische Austrittsmusterung und Verpflegung, Bestellung von Unterkunft,
- adressierten Umschlag zur Spedition des Formulars 14.30, um falsche Adressen und deren Folgen auszumerzen,
- Mannschaftskontrolle der durch das Platzkommando ärztlich Entlassenen,
- Belastungsanzeige in Tagesportionen für die abgegebene Verpflegung.

Dies alles wird der Truppe in *einem* Umschlag zugestellt. Die Truppe erhält daher entweder alles oder nichts.

△ Der Kommandant oder Motorfahreroffizier organisiert die Rückgabe. Einzelne Offiziere erledigen dies sofort, damit ihre Detachemente um 07 Uhr in den AMP einfahren können und vergessen dabei, die Waffeninspektion oder den Manöverabbruch zu berücksichtigen. Andere wieder melden sich erst nach telephonischer Rücksprache mit dem Platzkommando-Rechnungsführer, der unbedingt den Platzkommando-Befehl erstellen sollte. Beides ist ⇨ unerwünscht und geht zu Lasten «Aufenthalt».

△ Der Platzkommando-Rechnungsführer erledigt wieder dieselbe Arbeit wie anlässlich der Fassung und organisiert zusätzlich die eventuell notwendige Unterkunft für jene Rückgabedetachemente, die nicht bereits am Freitag entlassen werden können. Hierauf wird der Platzkommandobefehl erstellt und in die bereits im voraus geschriebenen und mit Express-Zetteln versehenen Umschläge verpackt und zusammen mit einer Beilage des AMP betreff- ⇨ fend Durchführung des Grossparkdienstes in je 3 Exemplaren pro Kommando an die Truppe spediert.

Four Hürlimann Kurt

Unfallverhütung im Zeichen der Koordination

BfU blickt auf erfolgreiche Tätigkeit zurück und vermittelt neue Erkenntnisse

Wenn da und dort immer noch von der irrigen Voraussetzung ausgegangen werden sollte, Unfallverhütung sei hauptsächlich eine «Tätigkeit der Aufrufe und Communiqués», so müsste damit nach Vorliegen der neuesten Rechenschaftsablage der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) endgülitg aufgeräumt werden. Auch in der Berichtsperiode 1967 / 68 nahm zwar die sogenannte Publikumsarbeit mit Hilfe von Presse, Radio, Fernsehen, Mahnwänden, Plakaten, Vorträgen, Podiumsgesprächen usw. einen breiten Raum ein, doch wird ein weitaus grösserer Teil der Arbeit im Stillen geleistet, nämlich auf den ungemein vielseitigen Gebieten der Verkehrstechnik, der Ursachenforschung und der Dokumentation. Eine Abteilung «Verkehrserziehung» widmet sich in erster Linie der Jugend, eine andere Gruppe der Zusammenarbeit mit Handel, Gewerbe und Industrie. Unfallverhütung im Sport, speziell beim Skifahren, ist neben dem Strassenverkehr zu einer der Aufgaben mit Vorrang geworden.

Dank der Loyalität aller in Frage kommenden Organisationen und dem Willen zur Zusammenarbeit ist nun auf nahezu sämtlichen Gebieten der nichtbetrieblichen Unfallverhütung zum unverkennbaren Vorteil der Sache eine gute Koordination erzielt worden. Als besonders vorteilhaft erweist sich dabei, dass sich die BfU sowohl mit der technischen als auch mit der psychologischen Unfallverhütung befasst, die betreffenden Dienste also in ein und derselben Institution zusammengefasst sind.

Als technisches Sekretariat der Schweizerischen Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr (SKS = Zusammenfassung von Bund, Kantonen, Verbänden usw.) garantiert die BfU zusammen mit ihrem administrativen Sekretariat, dem Schweizerischen Strassenverkehrsverband (FRS), die thematisch und zeitlich einheitliche Durchführung jener bekannten gesamtschweizerischen Aktionen, die zu einem nicht geringen Teil an den verhältnismässig günstigen Verlauf der Verletzten- und Totenkurve im Strassenverkehr beitragen.

Überraschende Bilanz

Trotz einer in der Schweiz überraschend hohen Fahrleistung von ca. 17 000 Kilometern pro Jahr und Personenwagen konnte die Zahl der Verunfallten, ausgehend von der Basis 1960, im Gegensatz zu einer Reihe anderer Länder weitgehend konstant gehalten werden. Bezogen auf die Einwohnerzahl ist von 1957 bis 1966 sogar ein Rückgang der getöteten Personen um 4 % zu verzeichnen! Die Vergleichsziffern lauten: Westdeutschland + 5 %, Oesterreich + 9 %, USA +19 %, Italien + 19 %, Frankreich + 29 %, Grossbritannien + 35 %, Niederlande + 35 %, Schweden + 40 % und Belgien + 44 %. Man sollte die Dinge also in den richtigen Relationen sehen und sich vor politisch, prestigemässig oder anderweitig bedingten Alarmrufen etwas besser dokumentieren als dies bis heute da und dort der Fall gewesen sein mag. Freilich darf diese «relative Betrachtungsweise» niemals über die nach wie vor deprimierenden absoluten Unfallziffern hinwegtäuschen. Die BfU erachtet es ganz im Gegenteil als ihre erste Pflicht, alle sich aus eigenem Studium oder von Drittseite anbietenden neuen Erkenntnisse in den Dienst der Stabilisierung, noch besser Senkung der Zahlen mit ihrer unerhörten Leidkulisse zu stellen. Auch der neue Tätigkeitsbericht zeigt eine Reihe solcher Möglichkeiten auf, namentlich auf verkehrstechnischem Gebiet. Ein ausführlicher statistischer Teil erweist sich als Fundgrube für aufschlussreiche Einzelheiten.

Zusammenarbeit auch auf Spezialgebieten

Ob im Verein für Autosicherheitsgurten, der als Verleiher des Gütezeichens eine typische Konsumentenschutzfunktion ausübt, in der Schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Skipisten, die sich mit der Schaffung und Vereinheitlichung von Pistenmarkierungen, Signalen und den Problemen des Ordnungsdienstes befasst, tätig oder deren Sekretariate betreuend, ob auf internationalem Boden in der Prévention Routière Internationale (PRI), die den zwischenstaatlichen Erfahrungs- und Materialaustausch gewährleistet, im eigenen Lande in eidgenössischen und kantonalen Kommissionen mitwirkend, ob massgeblich an die umfassende Orientierung der Öffentlichkeit über die Ergebnisse grösserer Untersuchungen beitragend (Alkohol, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Skisicherheitsbindungen usw.), ob mit Behörden, Verbänden oder Firmen zusammenarbeitend, erblickt die BfU in der eingangs erwähnten Koordination eine ihrer dankbarsten Aufgaben.

Koordination und positiv verstandene Steuerung dürfen sich aber niemals in Widerspruch zur föderalistischen Struktur unseres Landes stellen, vor allem nicht zum Dirigismus oder gar zum zentralistischen Schematismus werden. Der Einzelinitiative muss stets ein grosszügiger Spielraum offen bleiben!

Ausbau und Weiterentwicklung sind indessen unerlässlich. Sie sollen aber vernünftigerweise auf Bewährtem erfolgen. Wenn unser Land um die von ihm gewählte Form der nichtbetrieblichen Unfallverhütung im Auslande da und dort beneidet wird, darf das niemals ein Grund zu Überheblichkeit sein, höchstens zu jener verhaltenen Dankbarkeit, wie sie im jüngsten, 52 Seiten umfassenden, reich illustrierten Bericht der BfU zum Ausdruck kommt. Das Heft trägt reinen Dokumentationscharakter und eignet sich deshalb für Behörden, Fachleute und Laien gleichermassen als «Nachschlagewerk von kleinstem Platzbedarf». Es kann zum Preise von Fr. 4.— bei der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung, Laupenstrasse 9, 3008 Bern, bezogen werden.