Aus der Kinderzeit des Automobils

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **GZ in Kontakt : Gehörlosenzeitung für die deutschsprachige Schweiz**

Band (Jahr): **83 (1989)**

Heft 21

PDF erstellt am: **28.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Zulassung der Gehörlosen zur Fahrprüfung

(GZ) Wieviele Gehörlose heute den Führerschein besitzen, darüber gibt es leider keine Statistik. Wir wissen aber, dass den Gehörlosen das Autofahren bis in die 50er Jahre hinein, verwehrt blieb. Im Jahre 1973 hielt die Vereinigung gehörloser Motorfahrer (VGM) zum Anlass «25 Jahre Zulassung Gehörloser zum Führerschein» auf dem Stanserhorn eine Gedenkfeier ab. Der damalige Präsident Heinrich Schaufelberger (gestorben 28. April 1985) schrieb dazu eine Festschrift, die wir nachstehend in leicht gekürzter Fassung wiedergeben.

Heute machen sich die gehörlosen Motorisierten praktisch keine Gedanken darüber, dass ihre als selbstverständlich empfundene Zulassung zum Fahrzeugausweis, grosse Anstrengungen gefordert haben. Was in den 30er Jahren, dem damaligen Schweizerischen Taubstummenrat unter Wilhelm Müller, leider nicht gelungen war, erkämpfte Walter Kunz, damals Direktor der Taubstummenanstalt Zürich, in mühseligen direkten Verhandlungen mit dem Eidgenössischen Polizeidepartement. Herr Kunz scheute in uneigennütziger Weise weder Opfer noch Zeit und Geld. Von namhaften Fachärzten, unter anderem Professor Dr. Nager, Ohrenspezialist in Zürich, und den beiden Herren Professor Dr. med. Heusser und Professor Dr. med. Oppikofer, beide von Basel, erhielt Walter Kunz Unterstützung in fachärztlichen Gutachten.

Zuerst nur ein Versuch

Am 6. April 1948 wurden durch Mitteilung des eidgenössischen Polizeidepartementes die kantonalen Strassenverkehrsämter ermächtigt, einige namentlich aufgeführte Gehörlose zur Motorfahrzeugprüfung zuzulassen. Als erster Kandidat bestand Paul Schärer, Schreinermeister aus Bern, mit glänzendem Erfolg die Prüfung. Er unterstellte sich bedingungslos der Verpflichtung zur gewissenhaften Führung seines Fahrzeuges im Strassenverkehr, denn der ihm erteilte Führerschein wurde nur versuchsweise ausgehändigt! Die Behörden befürchteten, dass gehörlose Autofahrer eine Gefahr für den motorisierten Strassenverkehr bedeuten könnten. Nun, Paul Schärer lieferte den Beweis für das Gegenteil. Seiner guten und gewissenhaften Fahrzeugführung verdankten dann weitere Gehörlose die Zulassung zur Prüfung und die Abgabe eines Führerscheins.
Aber erst seit März 1959 enthält das Gesetz besondere Bestimmungen zugunsten der Gehörlosen. Erst jetzt ging der Traum vieler Gehörlosen in Erfüllung: Die weite Welt steht auch den gehörlosen Motorisierten offen!

Der «Pionier» Paul Schärer.

Wussten Sie das?

Im Juni 1911 wurden die Zöglinge der Taubstummenanstalt St.Gallen vom Automobilclub zu einer Vergnügungsfahrt an den Bodensee eingeladen. Der Berichterstatter in der «Schweizerischen Taubstummenzeitung» wusste von Gassenjungen zu erzählen, die Steine gegen die Räder schleuderten. Und in Bischofszell habe ein Einwohner einige Wagen von oben herab mit Wassergüssen beschenkt.
(aus GZ 1963)

Wussten Sie das?

Als im Juni 1907 in Lachen SZ ein Automobilist einen Taubstummen überfahren hatte, wurden alle in Lachen durchfahrende Automobilisten mit 50 Franken gebüsst, angeblich «zur Beruhigung des Publikums». (aus GZ 1969)

Aus der Kinderzeit des Automobils

(wag) Als 1890 in der Schweiz die ersten Autos aufkamen, hat man sie bestaunt, und als sie dann immer schneller und besser wurden, begann man sie zu hassen. Wo ein Auto durch die Landschaft fuhr, liess es eine stickige Staubwolke hinter sich, denn es gab damals noch keine Asphaltstrassen. Und die Autos damals waren auch sehr lärmig. Um die Fussgänger vor diesen Belästigungen zu schützen, hat man sogar Sonntagsfahrverbote eingeführt.

Auch der VW Käfer gehört der Vergangenheit an.

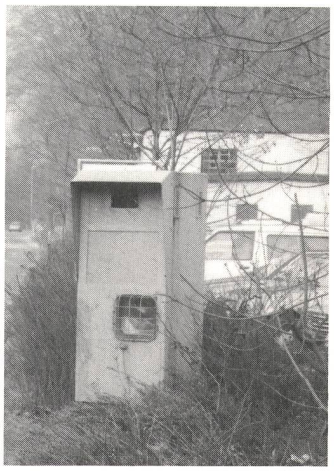
Im Jahre 1919 gab es in den Kantonen Appenzell, St.Gallen, Thurgau, Schaffhausen und Zürich an Sonntagen ein Fahrverbot für die Motorfahrzeuge. Dieses Verbot war allerdings zeitlich befristet und galt nur von 12 bis 18 Uhr. Doch schlaue Automobilisten wussten sich zu helfen und fuhren am Sonntagvormittag ins benachbarte Vorarlberg. Sie kehrten erst am Abend wieder in die Schweiz zurück.

Hoteliers wehrten sich

Im Jahre 1923 gab es im Kanton Bern ebenfalls ein Fahrverbot für die Sonntagnachmittage. Auf Druck der Gastwirte und Hoteliers — sie beklagten das Fernbleiben zahlungskräftiger Gäste — musste während den Sommermonaten das Verbot wieder aufgehoben werden. Dafür wurden die Vorschriften verschärft. Auf freiem Felde durfte nicht schneller als 30 km/h und in den Dörfern nicht schneller als 18 km/h gefahren werden.

Motor ab, Pferde her

Der Automobilverkehr im Kanton Graubünden war seit 1900 gänzlich verboten. Mit allen Mitteln kämpften die Freunde des Automobils gegen dieses Verbot. «Autofeindliche» Leute hingegen warfen Steine gegen vorbeifahrende Autos. Dieses Volk war sich einig: «Autos verpesten die Luft mit Staub und Rauch, sie gefährden Mensch und Vieh.» Ihr Zorn brachte



«Blechpolizisten» waren damals völlig unbekannt.

Erfolg, denn 1911 entschied sich das Bündnervolk mit 12 000 gegen 3500 Stimmen für ein totales und «ewiges» Autofahrverbot. Dieses Verbot hatte fast 20 Jahre lang Gültigkeit. Autos, die sich aber trotzdem ins Bündnerland verirrten, mussten den Motor gänzlich abstellen und Pferde vorspannen.