

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 88 (1962)
Heft: 1

Artikel: Man fängt auch hier am besten bei sich selber an
Autor: Knobel, Bruno
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-501109>

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: 24.04.2025

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



Man fängt auch hier am besten bei sich selber an

Die große Zahl von Verkehrsoffern gibt manchen zu denken. Viele dieser Ueberlegungen gehen in der Richtung folgender Zuschrift: «Sie haben mit Recht auf die Autoraserei hingewiesen, auf deren Konto in einem Jahr hundertzwanzig tote Kinder stehen. Dazu ist zu sagen, daß die Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km innerorts ungenügend ist. Wenn ein Kind 10 m vor einem Auto auf die Straße springt, dann ist das Unglück schon geschehen, denn das Auto, das mit 60 km/h fährt, kann nicht mehr rechtzeitig anhalten ...»

Das heißt mit anderen Worten: Todesopfer bei Verkehrsunfällen rühren von der Autoraserei her; der Motorisierte ist schuld. Und diese Meinung ist gefährlich. Gefährlich, weil sie einen an Unfällen gewichtig Mitschuldigen in der Meinung wiegt, es gehe ihn also nichts an.

Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung schreibt: «Von den (1960) verunfallten 6467 Fußgängern hatte ein Großteil den Unfall eigenem schuldhaftem Verhalten zuzuschreiben: 1826 mal wird vorschriftswidriges Verhalten auf der Fahrbahn genannt, und mit 1157 bzw. 589 folgen Springen über die Fahrbahn und Springen in Fahrzeuge, Tatbestände, in die vor allem Kinder verwickelt werden ...»

Es ist oft bequemer und unverbindlicher, gegen «den verwilderten Automobilisten» ins Feld zu ziehen, statt selber das zu tun, was Unfälle verhindern kann, und wenn es nur das wäre, daß der erwachsene Fußgänger (der ja immer auch das Vorbild des jugendlichen Fußgängers ist!) sich endlich von der Meinung löste, Autobesitz sei ein Standesmerkmal. Die verbreitete Grundhaltung zwischen Fußgänger

und Automobilist steckt noch immer auf der Ebene des mittelalterlichen Verhältnisses zwischen Ritter und Bauer. Man beachte nur die betonte, oft geradezu bewußt aufreizende Lässigkeit, mit der Fußgänger sich auf Fußgängerstreifen bewegen und gegenüber dem Automobilisten den Herr-im-Hause-Standpunkt demonstrieren: «Du im Auto mußt nicht meinen ...»

Ich fahre innerorts mit meinem Wagen mit 40 km/h, vor mir ein Radfahrer. Ich schicke mich an, ihn zu überholen. Wie ich noch ca. 5 m hinter ihm bin, hält er, ohne zurückzublicken, den linken

Arm hinaus und macht gleichzeitig eine scharfe Linksschwenkung, weil er, ohne zuvor eingespurt zu haben, abbiegen will. Dank guter Bremsen und einem Rechtsschwenker vermeide ich eine Kollision. «Das dürfen Sie nicht mehr tun», sage ich zu ihm. Die Antwort ist ein Schwall unflätiger Schimpfworte, von denen die Kategorie «Cheibe Automobiliste» auch von Passanten aufgenommen wird. –

Ich fahre durch die Ausfallstraße einer Vorstadt, wiederum mit ca. 40 km/h. Plötzlich taucht aus einer Nebenstraße, die ich als Stoppstraße kenne, ein Radfahrer auf, überfährt den Stoppstreifen und überquert meine Fahrbahn. Ich



«Achten Sie bitte nicht darauf, es ist ihre Gewohnheit mir zu widersprechen.»

bremse, reiße gleichzeitig den Wagen herum und verhüte einen Zusammenstoß. Ich parkiere, steige aus und gehe auf den Radfahrer zu. Der wirft das Rad zu Boden, schüttelt die Fäuste und schreit: «Du verdammter ...!» –

Es gab jüngst eine Pressepolemik gegen eine Automobilistin, die abends nach acht Uhr in Ascona ein Kleinkind, das allein sich aus dem Elternhaus auf die vielbefahrene Straße begab, umgefahren hatte. Die Automobilistin wurde sehr verurteilt. Seltsamerweise fragte man wenig nach den Eltern, die ihrer Aufsichtspflicht nicht genühten, und schon gar nicht nach den erwachsenen Fußgängern, die den bedauernswerten Kleinen in Obhut hätten nehmen können, ehe er – was voraussehen gewesen wäre – verunfallte.

Autoraserei und Straßenrowdies sind Schlagworte geworden, welche oft die wirkliche Situation verfälschen.

Im Jahre 1950 kamen erst 56 Motorfahrzeuge auf je 1000 Einwohner. 1960 waren es fast dreimal so viel, nämlich 160 Fahrzeuge pro 1000 Einwohner der Schweiz.

Stimmte die These von der zunehmenden Verwilderung der Motorisierten, dann müßte zweifellos in den vergangenen zehn Jahren auch die relative Unfallzahl zugenommen haben. Das hat sie nicht:

1950 kamen auf je 10000 Motorfahrzeuge 992 Unfälle. 1960 entfielen auf je 10000 Motorfahrzeuge nur noch 579 Unfälle.

Dem gegenüber verunfallte 1950 nicht im Verkehr jeder 3000. Einwohner, 1960 noch immer rund jeder 3200. Einwohner.

Mit Zunahme der Verkehrsdichte und der deshalb angestiegenen effektiven Unfallzahl darf man nicht allein den Motorisierten belasten. Die Zunahme der Motorisierung liegt im Zuge der Zeit, so wie beispielsweise auch die zunehmende Elektrifizierung im Zuge der Zeit liegt und ebenfalls eine zunehmende Gefährdung des Menschen darstellt. So stieg z. B. der Elektrizitätsumsatz im Haushalt von 3770 Mio. kW (1950) auf 7338 Mio kW (1960), und die Beratungsstelle für Unfallverhütung hob im jüngsten Jahresbericht denn auch neben der Gefährdung von Kindern durch nicht unter Verschluss gehaltene Medikamente, Schlafpillen usw., wegen der Gefährlichkeit von Gasolin und ähnlichen Stoffen eine Hauptgefahr besonders hervor: die Elektrizität. Die Vernachlässigung von el. Apparaten, von Leitungen usw. oder deren unsachgemäße Be-



Das Porträt des Tages:
Bundespräsident Paul Chaudet

handlung führe häufig zu Unfällen. Die Elektrizität ist eine Gefahr, die sich nicht personifizieren läßt; ein elektrischer Schlag wird gewissermaßen als Schicksalsschlag hingenommen, es sei denn, der Verunfallte müßte selbst beschuldigt werden. Das ist jedoch nicht populär. Auf dem Gebiete des Verkehrs dagegen ist es viel populärer, die Schuld dem physisch Stärkeren aufzuladen, auch wenn er schuldig ist.

Damit soll keinesfalls dem Motorisierten seine größere Verantwortlichkeit genommen werden. Damit soll auch nicht bestritten sein, daß es unverantwortliche Fahrer und Rowdies gibt. Nach einer Schätzung der Schweiz. Beratungsstelle

für Unfallverhütung machen diese modernen Straßenräuber 5 % aller Fahrer aus, was immerhin rund 40 000 Fahrer bedeutet, die Ausländer in der Schweiz nicht eingerechnet.

Diese 5 % sind jene, die sich weder an die geschriebenen noch an die ungeschriebenen Gesetze halten. Und der Grund dafür liegt weder in der Verkehrsdichte noch an den Straßen noch an mangelnden Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern im *Charakter* der Fahrer.

Wenn ein Schweizer Soldat zur Ausbildung als Unteroffizier geeignet erscheint, dann werden Leumundsberichte eingeholt: Polizeibeamte, Amtsstellen der Wohngemeinde, zivile Vorgesetzte usw. haben sich darüber auszusprechen, ob

der Vorgeschlagene vor allem charakterlich zur Führung einer Gruppe geeignet schein, einer Gruppe von erwachsenen Männern, notabene. Von erwachsenen Männern, die immerhin in der Lage wären, gegebenenfalls ein gewisses abseitiges Verhalten ihres Unteroffiziers zu bremsen oder zu korrigieren.

Von einem Anwärter auf die Führung eines Automobils wird das nicht gefordert, obwohl das Motorfahrzeug über eine Möglichkeit korrigierenden, bremsenden Einflusses auf den Lenker nicht verfügt, sondern genau das tut, was auch ein Charakterlump von ihm fordert.

Von Fahrwärtern wird nicht einmal durchwegs vor Beginn des Lehrfahrens das Bestehen einer Prüfung gefordert, die uns durchaus selbst-

verständlich ist bei einem Schüler, ehe er eine Lehre antritt.

Und so gebe ich denn nicht dem eingangs erwähnten Vorschlag den Vorzug, sondern den Postulaten des BfU:

- es seien an die Lernfahrausweiskandidaten wesentlich höhere Anforderungen zu stellen;
- es sei das Fahrschulobligatorium einzuführen;
- es seien die Fahrprüfungen erheblich zu verschärfen ...;
- es sei gegen Rowdies strafrechtlich und administrativ mit aller Härte durchzugreifen. Und da möchte ich anfügen: Auch gegen die *nicht* motorisierten Verkehrsünder. Denn auch sie sind Rowdies. Was man gerne vergißt!

Bruno Knobel