Die Armee vorbildlich in der Unfallbekämpfung

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen**

Band (Jahr): **35 (1962)**

Heft 9

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-563504

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

Die Armee vorbildlich in der Unfallbekämpfung

H. A. Im Jahre 1961 wurden versuchsweise in verschiedenen Rekrutenschulen die Motorfahrer einer Eignungsprüfung unterzogen. Auf Grund der dabei gesammelten Erfahrungen hat das Eidgenössische Militärdepartement verfügt, dass vom Jahre 1962 hinweg die angehenden Motorfahrer- und Strassenpolizei-Rekruten vor ihrer Aushebung und definitiven Zuteilung eine psychotechnische Eignungsprüfung zu bestehen haben. Mit der Organisation und Durchführung dieser Prüfungen ist die Abteilung für Transportdienst und Reparaturen beauftragt worden, wobei ein ziviler Fachspezialist die Untersuchungsequipe leiten wird.

Diese psychotechnischen Eignungsprüfungen werden während der Monate Mai bis November dezentralisiert durchgeführt. Das Verfahren erlaubt, täglich ca. 30 Mann auf ihre Unfall-Anfälligkeit zu untersuchen. Durch eine sorgfältige Verarbeitung der Untersuchungsresultate können mit guter Sicherheit völlig ungeeignete Leute ausgemerzt werden. Das Ergebnis der Untersuchung wird dem Aushebungsoffizier zur Kenntnis gebracht und ist für die Einstellung des Mannes massgebend. Die Auswirkungen der nunmehr auf breitester Grundlage durchgeführten psychotechnischen Eignungsprüfungen dürften sich von 1963 hinweg vorab in den Rekrutenschulen bemerkbar machen. Durch die Ausscheidung der stark unfallgefährdeten Motorfahrer darf eine Verminderung der Unfälle erwartet werden.

Der Chef der Abteilung für Transportdienst und Reparaturtruppen, Oberstbrigadier Peter, empfing am 18. Mai in der Kaserne Bern die Presseleute, um ihnen eine instruktive Einführung in die Problemstellung zu geben und sie durch den Untersuchungsleiter, Herr Beck, orientieren zu lassen. Anschliessend bot sich Gelegenheit, einer solchen Prüfung beizuwohnen, mit den verschiedenen interessanten Tests und ihrer Auswertung bekannt zu werden. Die angehenden Rekruten zeigten für diese anregende Prüfung viel Interesse und empfanden sie nicht als eine Einmischung in ihre Privatsphäre, obwohl auf einem Fragebogen zur Wertung des Kanditaten auch persönliche Fragen gestellt werden mussten.

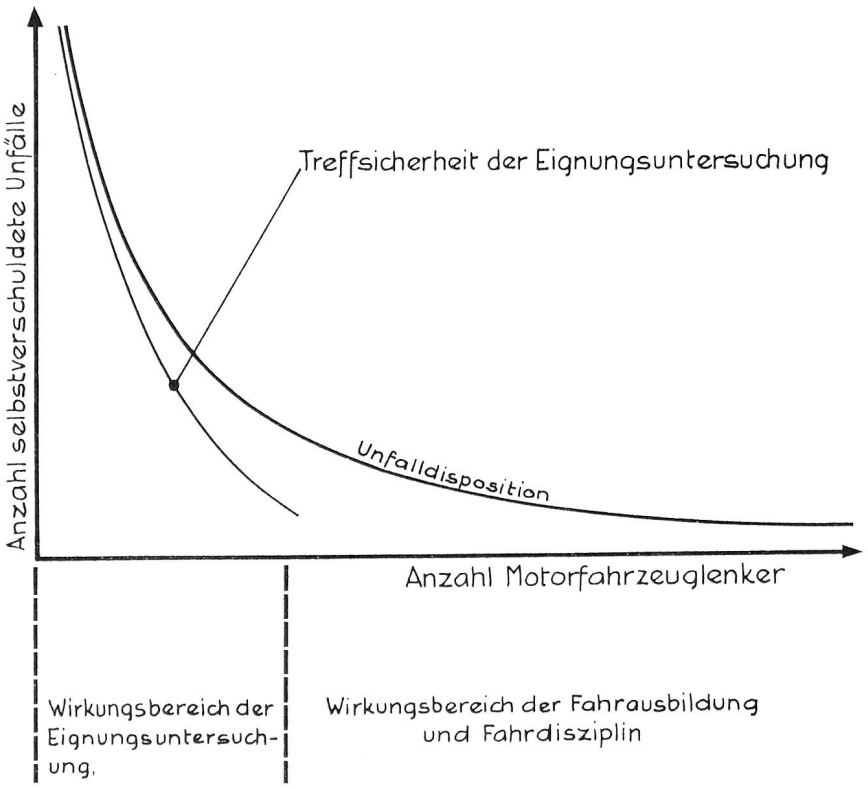
Die Ausführungen von Oberstbrigadier Peter über die Gruppenuntersuchungen für Motorfahrer der Beratungsstelle für Verkehr und Industrie möchten wir wie folgt zusammenfassen:

Die Unfallverhütung ist eines der wichtigsten Verkehrsprobleme in unserem Lande. Es werden viele Anstrengungen unternommen, um den wachsenden Schwierigkeiten Herr zu werden. Der Bau von neuen Strassen, Verbesserungen von Kreuzungen und technische Vervollkommnungen an Bremsen, Pneus bis zu Sicherheitsgurten sind bedeutende Beiträge zur Unfallverhütung. Bei alldem darf aber nicht ausser acht gelassen werden, dass es letzten Endes auf den Menschen ankommt. Ist jemand als Motorfahrzeuglenker ungeeignet, so besteht die Gefahr, dass er einen Unfall verursacht, auch wenn die äusseren Bedingungen noch so günstig sind.

Von dieser Voraussetzung geht die Abteilung für Transportdienst und Reparaturtruppen des EMD aus, die in Zusammenarbeit mit der Beratungsstelle für Verkehr und Industrie Gruppenuntersuchungen für Motorfahrerrekruten auf deren Eignung als Fahrzeuglenker durchführt. Mit Hilfe moderner psychologischer Methoden wird vor allem die Unfallgefährdung geprüft und damit die Befähigung der Kandidaten für diese besondere Ausbildung mit grosser Sicherheit festgestellt. Es handelt sich um eine gröbere Auswahl von Kandidaten, die aber durch sorgfältige Verarbeitung der Resultate und dauernde Nachkontrolle methodisch stets verbessert und verfeinert wird.

Mit der Gruppenuntersuchung können vorläufig bis zu 30 Mann in 4 Stunden erfasst werden. Die Arbeit besteht aus zwei Teilen. Die spezifische Gruppenuntersuchung mit schriftlichen Arbeiten läuft parallel mit der ergänzenden Einzeluntersuchung. Das Resultat wird durch sorgfältige psychologische Diagnose aller Testergebnisse erarbeitet. Dem damit erhaltenen Persönlichkeitsbild des Kandidaten werden die praktischen Anforderungen des Motorfahrzeuglenkens gegenübergestellt. Auf diese Weise kann beurteilt werden, ob eine Unfallgefährdung besteht.

Unfallbekämpfung



Treffsicherheit und Wirkungsbereich der Eignungsuntersuchung, Wirkungsbereich der Fahrausbildung und Fahrdisziplin. Je grösser die Unfalldisposition, umso sicherer wird sie erkannt.

Die Beratungsstelle für Verkehr und Industrie hat bisher zwei Versuche in den Frühjahrs- und Herbstrekrutenschulen durchgeführt, die wertvolle Aufschlüsse geben. Es wurden insgesamt 1315 Mann untersucht, von denen fast alle als Lastwagenfahrer vorgesehen waren. Von den in der ersten Versuchsreihe erfassten 277 Rekruten wurden 20 als ungeeignet befunden. Es ist bemerkenswert, dass die meisten Ungeeigneten von ihrem Fahrkönnen durchaus überzeugt waren, was ihnen übrigens auch durch den Führerausweis amtlich bescheinigt war. Die spätere Nachkontrolle ergab, dass 48 Prozent der Unfälle auf Fahrer entfiel, die vom Verkehrspsychologen als ungeeignet bezeichnet worden waren.

Beim zweiten Versuch wurden von 1038 Mann 98 als ungeeignet bezeichnet, wovon 23 stark Gefährdete sofort umgeteilt wurden, während die Übrigen die Ausbildung durchliefen. Es zeigte sich zum Schluss der Rekrutenschule, dass dank verbesserter Untersuchungsmethoden von 75 als ungeeignet bezeichneten Rekruten 51 Mann entweder Unfälle verursachten oder auf Grund ihres Verhaltens als ungeeignet befunden wurden. Nach dem zweiten Versuch gab es keine Toten und keine schweren Unfälle mit grossem Sachschaden.

Diese sehr erfreulichen Resultate sind ein eindrücklicher Beweis dafür, dass die Ausscheidung der typischen Unfäller und der für das Lenken eines Motorfahrzeuges ungeeigneten Leute mit bemerkenswerter Sicherheit getroffen werden kann. Je grösser die Unfallgefährdung eines Fahrers, desto sicherer erfolgt seine Erfassung. Bei erhöhter militärischer Anforderung beträgt die Zahl der bei der Eignungsuntersuchung Ausgeschiedenen 10 bis 12 Prozent.

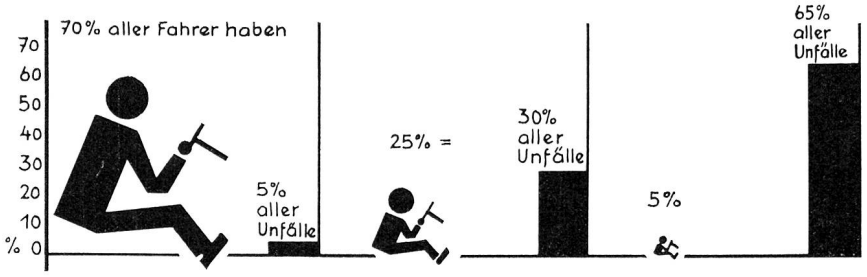
In diesem Zusammenhang muss allerdings hervorgehoben werden, dass das gelegentliche Versagen, das in der allgemeinen menschlichen Unvollkommenheit liegt, nur begrenzt vorausbestimmt werden kann. Die Zahl solcher Unfälle kann aber durch sachgemässe Ausbildung und grössere Fahrdisziplin entscheidend vermindert werden.

Wie genau die Unfalldisposition beurteilt wurde, zeigen folgende Resultate des zweiten Versuchs. Von 3 Rekruten mit je 3 Unfällen wurden alle 3 als ungeeignet, von 7 Rekruten mit je 2 Unfällen 4 als ungeeignet, 3 als knapp genügend und von 55 Rekruten mit je einem Unfall wurden 10 als ungeeignet und 12 als knapp genügend bezeichnet. Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass die wissenschaftliche Verarbeitung des vorliegenden Materials zu weiteren Vereinfachungen und Verbesserungen bei gleichzeitiger Erhöhung der Treffsicherheit führen wird.

Was die Ursachen des Versagens betrifft, so konnte in rund 50 Prozent der Fälle primär mangelnde Verkehrsintelligenz festgestellt werden; es fehlte den Fahrern an Konzentration, Überblick, Voraussicht und praktischem Kausaldenken. Ferner war die Schwerfälligkeit der ganzen Persönlichkeit kennzeichnend. Wichtige Punkte waren auch geringe Belastbarkeit (Nachlassen der Aufmerksamkeit), Mangel an Rücksicht und Selbstbeherrschung sowie Aggressivität.

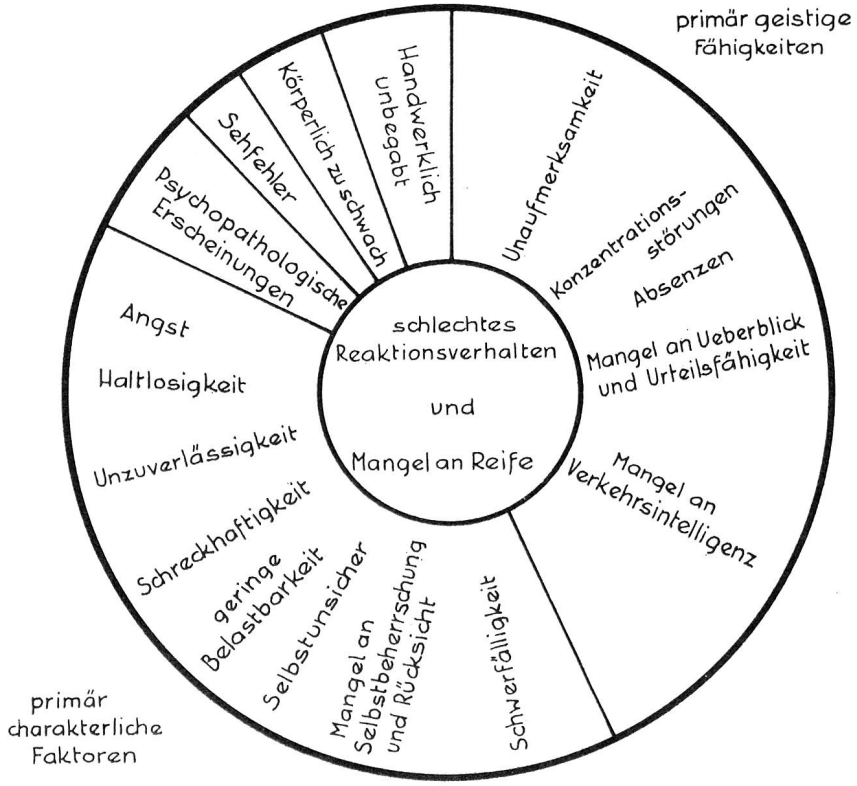
Die bisherigen Ergebnisse berechtigen zu weiterem Ausbau der psychologischen Untersuchungen im Dienste der Unfallbekämpfung. Durch konsequente Durchführung der psychologischen Eignungsuntersuchungen vor Beginn der Rekrutenschule und der vorherigen Umteilung ungeeigneter Elemente kann kostbare Ausbildungszeit gewonnen, Materialschaden verhütet und schweres Leid erspart werden.

Mögliche Unfallverhütung



Ganz junge und ganz alte Fahrer sind erhöht unfallgefährdet. Schlecht ausgebildete Fahrer verhalten sich weniger verkehrsangepasst. Ein grosser Teil aller Fahrer zahlt täglich eine Million für das Versagen eines kleinen Teiles aller Fahrer. Wie lange noch?

Primäre Ursachen des menschlichen Versagens



Versuch einer einfachen Darstellung an sich komplexer Zusammenhänge wobei die aufgeführten Ursachen fast immer mit andern Faktoren vergesellschaftet sind. Prozentuale Verteilung bei 20jährigen verunfallten oder ungeeigneten Lastwagenfahrern.