

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

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 47 (1974)

Heft: 6

Rubrik: Verkehrserziehungsprogramm der Armee 1974

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: 12.01.2026

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



Verkehrserziehungsprogramm der Armee 1974

Einleitung

Mit dem Motto

«Lass Dich nicht überraschen!»

wird von der bisherigen Praxis, wonach immer eine bestimmte Unfallursache besprochen worden ist, abgewichen. Im diesjährigen Verkehrserziehungsprogramm der Armee wird vielmehr ein Teil des allgemeinen Fahrverhaltens behandelt.

Zweifellos liesse sich eine grosse Zahl von Verkehrsunfällen vermeiden, wenn sich die Führer von Fahrzeugen aller Art selbst dazu erziehen würden, den Verkehrsablauf und die nähere sowie die weitere Umgebung der Fahrbahn genau zu beobachten. Da der gesunde Mensch über ein Gesichtsfeld (vom ruhenden Auge erfasster Raum) von etwa 180° verfügt, sollte es ohne weiteres möglich sein, dieser Forderung nachzukommen. Indem sich aber viele Fahrer nach vorne neigen und sich angewöhnt haben, ein verhältnismässig kurzes Stück der vor ihnen liegenden Fahrbahn konzentriert zu betrachten, vernachlässigen sie die Beobachtung der Peripherie des Gesichtsfeldes. Um dieses auszunützen, ist es also von Bedeutung, dass die Körperhaltung am Lenkrad ständig kontrolliert und wenn nötig korrigiert wird. Die richtige Haltung wird im Reglement «Grundfahrschule mit Motorwagen» wie folgt umschrieben:

«Wirbelsäule möglichst gestreckt, Oberkörper bequem gegen die Rücklehne und Gesäss in die Ecke zwischen Sitz und Rücklehne gedrückt.»

Diese Körperhaltung ermöglicht die Erfassung aller Personen und Fahrzeuge in weitem Umkreis, die auf eine Veränderung der Verkehrssituation Einfluss nehmen könnten.

Mit dem Beobachten allein ist es aber noch nicht getan. Jeder Fahrzeugführer muss sich darin schulen, das Erfasste auszuwerten. Das heisst, er muss lernen, die richtigen Schlüsse aus seinen Beobachtungen zu ziehen. Wird zum Beispiel ein Fahrer beobachtet, der seinen Wagen in eine Parklücke entlang der Fahrbahn manövriert hat, so ist mit Sicherheit anzunehmen, dass er die Türe öffnet. Dies womöglich noch gegen die Fahrbahn und ohne Kontrollblick nach hinten. Wer dieses Manöver beobachtet und die richtigen Schlüsse daraus gezogen hat, wird rechtzeitig für einen genügend grossen seitlichen Abstand besorgt sein.

Übrigens unterscheidet sich der gute und sichere Fahrer vom weniger guten nicht allein dadurch, dass er um Bruchteile von Sekunden schneller bremsen kann, sondern vor allem durch seine Fähigkeit, die weitere Entwicklung einer Verkehrssituation Sekunden vor deren Eintreten vorauszusehen. Dadurch ist er in der Lage, das eigene Verhalten im Verkehr den sich ergebenden Umständen so rechtzeitig anzupassen, dass ein «blitzschnelles» Bremsen gar nicht notwendig wird.

Kurz — kein Fahrzeugführer darf sich überraschen lassen, denn:
«Wer überrascht wird, kommt mit seinen Abwehrmassnahmen zu spät!»

Autobahnen

Die gute Übersicht auf der Autobahn ist trügerisch, denn Wissenschaftler haben festgestellt und immer wieder bestätigt gefunden, dass das menschliche Auge nicht in der Lage ist, Distanzen über 65 bis 70 m zuverlässig abzuschätzen. Amerikanische Gelehrte haben sogar bewiesen, dass Fahrzeugführer ihre Fahrweise erst dann derjenigen des Vordermannes anzupassen beginnen, wenn sie näher als 70 m an ihn herangekommen sind. Es ist gut, das zu wissen und sich ins Bewusstsein einzuprägen.

Nach den Weisungen für die Verschiebungen motorisierter Verbände ergeben sich für Militärmotorfahrzeuge auf Autobahnen grössere Abstände. Den erwähnten kritischen Distanzen ist daher vor allem im Hinblick auf die schnell fahrenden Zivildfahrzeuge Rechnung zu tragen.

Folgender Rat muss unter allen Umständen beachtet werden:

Wenn die Bremslichter des voranfahrenden Fahrzeuges aufleuchten, muss auch der eigene Wagen sofort abgebremst werden. Dies selbst dann, wenn man das Gefühl hat, es sei noch nicht nötig. Das Gefühl trügt! Der Bremsweg ist lang!

Viele schwere Auffahrunfälle sind ausschliesslich auf die Missachtung dieses Rates zurückzuführen. Um sich und andere vor Überraschungen zu schützen, gilt es aber noch andere Punkte bei Fahrten auf Autobahnen zu beachten. Da ist einmal der Fahrer auf der Beschleunigungsstrecke. Ihm sollte nach Möglichkeit die Einfahrt so erleichtert werden, dass er am Ende der Beschleunigungsstrecke mit seiner Reisegeschwindigkeit auf die Fahrspur einbiegen kann. Aber wie? Vorausschauen! Der Fahrer auf der Einfahrt ist doch meist schon auf weite Distanz sichtbar. Also helfen wir ihm, indem wir trotz des eigenen Vortrittsrechtes nach einem Kontrollblick in den Rückspiegel auf die Überholspur fahren, wenn diese frei ist. Andernfalls nehmen wir doch etwas Gas weg und ermöglichen ihm so das rasche Einfahren auf die Autobahn.

Vorausschauen — Vorausdenken auch beim Verlassen der Autobahn. Jeder Fahrer muss genau wissen, welche Ausfahrt er benützen muss. Diese ist ja 1000 m und 500 m vorher signalisiert. Nach dem Passieren des Signals 500 m vor der Ausfahrt sollte nicht mehr überholt werden, weil sonst die Gefahr besteht, dass dem überholten Fahrer auf der Höhe der Ausfahrt der Weg abgeschnitten werden muss.

Während der ganzen Fahrt muss der Motorfahrzeugführer in regelmässigen, kurzen Abständen im Rückblickspiegel das Geschehen hinter seinem Wagen verfolgen.

Vorausschauen = Zurückschauen! Zum Überholen darf nicht mehr ausgebogen werden mit dem Gefühl, es reiche gerade noch. Das Gefühl trügt, wie wir nun wissen. Ein nachfolgender Fahrer, der eben zum Überholen angesetzt hat, ist vielleicht nur noch um die erwähnten 70 m entfernt. Und dieser Abstand ist viel zu klein.



Für Umdruck

Matrizen «Pelikan»

Grösse A 4 und A 5

Spezial-Umdruckpapier

Format A 4 und A 5

80 g weiss aber auch in diversen Farben

Umdruckflüssigkeit

Militärverlag Müller AG 6442 Gersau Tel. 041 84 11 06