Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin

Band: 100 (1974)

Heft: 13

Rubrik: Usem Innerrhoder Witztröckli

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: 03.12.2025

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

130 km Geschwindigkeit auf Autobahnen

Wieder einmal hat der Bundesrat nachgegeben. Dieses Mal den Auto-Verbänden, dem Garage-Gewerbe oder auch der Autoindustrie ganz allge-mein. Als man befürchtete, dass das mein. Als man befürchtete, dass das Benzin knapp werden könnte, ging man mit der Geschwindigkeit promptestens hinunter. Und siehe da, es gab weniger Tote. Nun ist aber im Augenblick wieder genügend Treibstoff vorhanden, folglich spielen ein gutes Dutzend Menschenleben keine Rolle mehr. Dieser Zynismus ist kaum zu überbieten!

Abgesehen von den Unfällen gibt es bekanntlich auch das Lärmproblem. Aber da der Lärm die Leute nicht gleich tötet, sondern nur krank macht, spricht man davon noch weniger als von den Toten und Invaliden. Leute, die aus irgendwelchen Gründen in der Nähe von Autobahnen leben müssen (in der Regel aus finanziellen Ueberlegungen), leiden Qualen. Subjektiv gesehen stimmt es einfach nicht, dass der Lärmpegel beispielsweise bei 100 der Lärmpegel beispielsweise bei 100 oder 130 km Geschwindigkeit gleich hoch sein soll. Alle diese superklugen Theoretiker sind höflich eingeladen, einmal einige Tage und vor allem Nächte in der Nähe einer unserer Auto-, sprich Rennbahnen zuzubringen. Dem ist beizufügen, dass die Höchstgeschwindigkeiten von einem beachtlichen Teil der Automobilisten erfahrungssemäss ohnshin nicht eingeserfahrungsgemäss ohnehin nicht eingehalten werden, so dass in der Praxis Spitzen von ca. 140 und mehr zu erwarten sind.

Der Schreibende hat in Kanada und Amerika Tausende von Meilen hinter dem Steuerrad zugebracht. Dort sind auf Autobahnen 60, in einzelnen Fällen höchstens 70 Meilen zugelassen (ca. 96, bzw. 112 km). Der Verkehr wickelt sich sehr flüssig und ohne jede Nervosität ab. Das Bohren an der Stirne mit dem Zeigefinger ist unbe-kannt, und man kommt in diesen rieerst recht, ans Ziel. Zum Vergleich: In der Provinz Quebec allein hätte Deutschland fünfmal Platz. Aber wir in unserem kleinen Ländchen müssen selbstverständlich unsern bewussten oder unbewussten Minderwertigkeitsgefühlen und Aggressionstrieben ir-gendwie loswerden. Wie könnte man das besser und eleganter tun als mit kräftigem Druck auf das Gaspedal!
W. G., Münsingen

Einseitige Verketzerung

Obschon die Bernischen Kraftwerke Obschon die Bernischen Kraftwerke und die Schweizerische Vereinigung für Atomenergie inzwischen klarlegende Beiträge eingesandt haben, muss ich leider nochmals «zur Feder greifen», denn Herr A. H. in Weggis fragt in Nr. 7 des Nebi, was mich zum Abfassen meiner Ausführungen in Nr. 3 inspiriert habe. Sehr einfach: niemand, sondern die Ansicht, dass die Pressefreiheit nicht zu einer einseitigen Verketzerung (der Atomende einseitigen Verketzerung (der Atom-kraftwerke) führen soll, und dass der Leser auch eine gegenteilige Betrachtungsweise kennenlernen sollte. In der selben Nr. 7 scheint Herr H. M. in Seuzach «Interessengruppen» hinter Leuten, die seine Meinung nicht teilen, zu wittern. Es sei nur kurz darauf hingewiesen, dass auch in Russland Atomkraftwerke gebaut werden, wo also kapitalistische Interessen sicher nicht im Spiel sind. Und so unwis-send, wie er Andersdenkende hinstellt, sind sie auch nicht immer. Es ist also



nicht abwegig, wie er belehren möchte, von Beseitigung von radio-aktiven Abfällen (z. B. in Kavernen) zu sprechen, denn «beseitigen» heisst auf englisch: «to put aside» und auf französisch «éloigner» und somit nicht «unvorhanden machen». Uebrigens kann man radioaktive Stoffe z. B. durch Neutronenbeschuss in solche anderer Atomzahl und Aktivität über-

Dies geschieht u. a. in sogenannten Brutreaktoren, die allerdings noch ganz am Anfang der Entwicklung stehen. Ferner sind mir «Halbwertzeiten» kein unbekannter Begriff, und es kann selbst beigefügt werden, dass die von Herrn H. M. genannte Zeit von ca. 22 000 Jahren laut technischen Unterlagen für Plutonium 239 sogar 24413 Jahre beträgt. Praktische Be-deutung hat dieser Unterschied aller-dings kaum, vorausgesetzt, dass die Abfälle zweckmässig beseitigt werden. Und im Hinblick auf die von Herrn H. M. erwähnten, möglichen Trans-portunfälle wird man eben Flugzeuge und Schiffe ausschliessen, die Abfälle auf für den übrigen Verkehr jeweilen gesperrten Strassen oder Eisenbahnen vernünftiger Geschwindigkeit befördern und, wenn überhaupt je ein Unfall vorkäme, die Stellen mit dikken Blei- und Betonplatten abdecken; daneben bestehen noch manche andere Vorsichtsmassregeln.

Schliesslich sei noch der Vorwurf von Herrn H. M., «erschreckend falsch über die Gefahren» informiert zu sein, entkräftet, denn erstens habe ich damals geschrieben, «Schwierigkeiten abstreiten zu wollen, wäre ... abwegig», und zweitens zeigen die techhischen Beschreibungen von Atom-kraftwerken, wie sehr sich die Er-bauer der Gefahren und der damit verbundenen Verantwortung bewusst sind, und daher alle überhaupt denkbaren Sicherheitsvorrichtungen ein-bauen. So stellt denn auch die Eidgenössische Kommission zur Ueberwachung der Radioaktivität fest, «von einer Strahlenbelastung der Bevölkerung durch Atomanlagen könne nirgends die Rede sein».

So viel sei in Kürze für heute ge-sagt; in fünf bis zehn Jahren wird man sehen, wer recht hat.

R. Guyer, Vevey

Der Benzinpreis

97 fürs Benzin! Wo führt das hin? Wer will noch fahren? Wer fängt an zu sparen? Sicher nicht der, der sollte, Auch wenn er noch wollte, Denn der Ruf könnte leiden, Und das will jeder meiden. M. K., Zollikon

ist ein ganz besonderer Saft. Birkenblut ist ein besonders wirksames Haarwasser.

Wer wagt es, Fachmann oder Politiker?

Lieber Nebi! Zum Thema «Auto und Geschwindigkeit» möchte ich einige provokante Gedanken beisteuern, weil ich sehe, dass erstens grosse Uneinigkeit herrscht, zweitens die Unfallgefahr unbedingt gemindert werden muss und drittens, weil eine latente Oelkrise in Zukunft immer bestehen wird. Beginnen wir gleich bei den heutigen Automobilen. Sehr viele Hersteller produzieren so richtig nach dem Geschmack der Käufer. Formschön, mit viel Glanz, vor allem aber, mit immer stärkeren Motoren. Auch diejenigen Automobilisten, die nicht vom Rausch der Geschwindigkeit ergriffen sind, rufen nach «gutem Anzup» für einen schnelleren Ueberholvorgang und verstenen die gegrügende «Spitze» um langen eine genügende «Spitze», um eine ausreichende Reserve zu haben.

Zwei Voraussetzungen sind notwendig, um den Autoverkehr in jene Bahmen zu lenken, der nicht mehr als Krieg auf der Strasse bezeichnet wer-den kann: 1. Bessere Ausbildung der Fahrer. 2. Bessere Automobile, mit denen das Ueberborden verunmöglicht

Das Ueberholen des andern ist beim Menschen zur zweiten Natur gewor-

Zu Punkt 1 wäre zu sagen, dass Bürger ab 18 Jahren, ohne besondere Burger ab Jamen, ohne besonderte Erschwernisse, nach einer möglichst kurzen Lerndauer, eine Fahrerlaubnis erhalten. Weiterbildung wird im Sek-tor Autofahren sehr klein geschrieben und beruht auf Freiwilligkeit. Thera-pie: Nach Erlangung der ersten Fahr-erlaubnis wöre ieder Fahrer zu vererlaubnis wäre jeder Fahrer zu ver-pflichten, innerhalb von zwölf Mona-ten einen weiteren Kurs, wie sie teilweise schon bestehen, zu absolvieren. Bis zur zweiten Prüfung sind diesen Lehrlingen gewisse Beschränkungen aufzuerlegen. Um solche Schulen zu ermöglichen, sollten notfalls Staat und Gemeinden helfen.
Punkt 2 ist ein viel heisseres The-

Punkt 2 ist ein viel heisseres Thema, so richtig geeignet, enorme Kräfte in Wallung zu bringen: Bessere Automobile! Ueber Sicherheit im Autowurde schon viel gesprochen, aber Konzessionen an herkömmlich schöne und billigere Konstruktionen haben bis jetzt gute Lösungen vereitelt. Es grenzt auch fast an Verbrechen, in einen Tourenwagen mit relativ ein-fachem Unterbau, also in Wagen mit mässig gutem Fahrverhalten, einen ultraschnellen Motor einzubauen. Aber unverantwortlich ist die bisherige Praxis, auf denselben Strassen Automo-bile mit sehr unterschiedlicher Lei-stung und Geschwindigkeitsgrenze laufen zu lassen. Damit züchtet man sy stematisch das Ueberlegenheitsgefühl des Stärkeren... bis zur Rücksichts-losigkeit! Dass man den labileren lösigkeit! Dass man den labileren Charakteren mit superschnellen Au-tos eine tödliche Waffe in die Hand gibt, scheint nur die Ansicht beson-ders ängstlicher Naturen zu sein.

Bis dahin ist zwar alles ein alter Hut... wovon aber fast nie geredet wird, ist die bisherige Praxis der Zu-

lassungen von Motorfahrzeugen. Wir haben Gesetze und Reglemente, wir haben eine Typenprüfungs-Kommis-sion, aber was besagen diese Gesetze und was tut diese Kommission? Schütund was tut dese Kommission? Schutzen sie uns genügend vor Irreführung, Uebervorteilung und Unfalltod? Ich behaupte, in der heutigen Situation, nein! Bei der Reglementierung der Norschriften balgt man sich, gegen besseres Wissen, noch immer um Kleinigkeiten, hat aber nicht den Mut, das Uebel bei der Wurzel zu fassen.

Wir brauchen möglichst sichere Autos mit einer konzipierten Beschrändens der Schrenschwindlicheit.

kung der Spitzengeschwindigkeit. Die obere Leistungsgrenze aller für den Verkehr bestimmten Fahrzeuge sollte nicht über 140 Stunden-Kilometern liegen. Das ist eine Geschwindigkeit, die auf offenen Autobahnen für sere Fahrer und für bessere Autos wenig Probleme ergibt, ohne den Ge-samtverkehr über Gebühr zu lähmen. Nur dort, wo diese 140 km zuviel sind, sollen entsprechend tiefere Werte signalisiert werden. Innerorts und auf Regelung aufrechterhalten bleiben. Solcherart würde nicht nur ein

Ueberborden verhindert, sondern auch eine wirksame Kontrolle erleichtert. Polizeiliche Massnahmen wären nur an relativ wenigen Stellen notwendig und entsprechend wirkungsvoll.

Die Gesetzgebung sollte sich dazu durchringen, ohne Rücksicht auf in-ternationale Belange, die Autoherstel-ler zu zwingen, vernünftige Autos zu bauen. Es bietet technisch keine Schwierigkeiten, Höchstgeschwindigkeiten fast genau zu planen und einzubauen. Hätten die Regierungen den Mut für solche Massnahmen, dann wäre eigentlich allen geholfen. Sogar die Autofabriken und deren Verkäufer hätten eine neue Aufgabe. Neue Mo-delle und neue (ehrlichere) Verkaufsargumente waren schon immer gute

Zugpferde. Wer wagt es, Fachmann oder Politiker, zu tauchen in diesen Schlund? Rudolf Vögelin, Winterthur

Leser-Urteil

Es freut mich, dass Ihre Zeitschrift so viele Leserbriefe veröffentlicht. Ist doch in unserer heutigen Gesellschaft das Gespräch selten geworden. Ent-weder trifft man sich mit Gleichge-sinnten, dann sind die Fragen und Antworten schon auf den gleichen Nenner gebracht. Oder aber man gerät in ein «feindliches Lager», dann dürfte für einen «plattgewalzt» die zutreffende Bezeichnung sein. Andreas Issler, Zürich



Usem Innerrhoder Witztröckli

De Rekrut Manser ischt s eeschtmoll zom Schüsse cho. Er het abdrockt, aber de Zääger het abgwunke: nütz droffe! Do meent de Instrukter: «Manser, wohee hend ehr denn gschosse?» De Re-krut meent droff: «I wässes nüd, aber wiit cha de Schotz nüd see, i ha gaanz langsam abdrockt.»

Hanniok