Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 25 (1949-1950)
Heft: 6

Artikel: Stop mit Vollgas : Erlebnisse eines Fahrprüfungs-Experten
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1069053

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

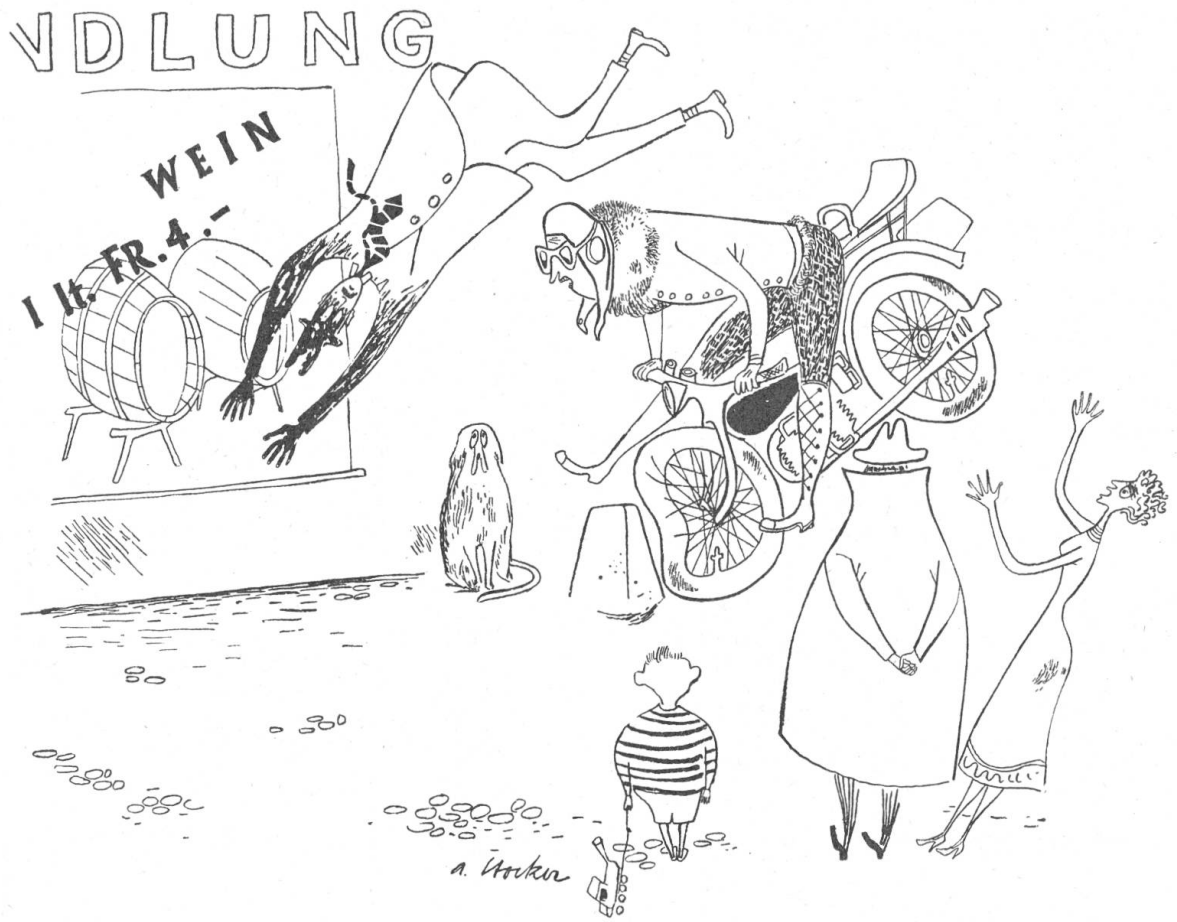
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.12.2025

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

STOP mit Vollgas

Erlebnisse eines Fahrprüfungs-Experten. Von * * *



„Sie können diesem Wichtigtuer, der mich den unmöglichsten Blödsinn fragte, sagen, daß ich den Schwindel durchschaut habe. Der ganze Tamtam ist ja nichts anderes als eine Geldmacherei, damit ein paar fragwürdige Gestalten, die sonst nirgends unterkriechen können, auf Kosten der Automobilisten ein Staatspöstchen erhalten.»

Als mir mein Chef diesen Brief gab, mußte ich lachen. Ich bin nämlich diese fragwürdige Existenz. — Der Verfasser des Schreibebriefes war ein Lastwagenchauffeur, der schon seit 26 Jahren die Fahrbewilligung in der Tasche hatte und nun eine Nachprüfung machen mußte, weil er infolge Nichtbeachtung des Vortrittsrechtes einen Verkehrsunfall verursacht hatte. Und nun hatte er die Prüfung nicht bestanden, weil er die Verkehrssignale nicht kannte. — Auf den Straßen unseres Landes fahren täglich Hunderte von Motorfahrzeugen umher, deren Lenker nie eine richtige Fahrprüfung abgelegt haben, weil ihre Fahr-

bewilligung schon seit über 25 Jahren läuft. Damals wurde in vielen Kantonen die Fahrbewilligung noch ohne nähere Prüfung erteilt; der Kandidat mußte höchstens eine kleine Probefahrt machen. Von Theorie war oft überhaupt nicht die Rede. Diese Chauffeure sind eine Gefahr für die Straße. Nur daß einer schon ein paar hunderttausend Kilometer gefahren ist, ist noch kein Beweis, daß er seine Mitmenschen nicht gefährdet. Das zeigte sich deutlich, als nach Kriegsende die Nachprüfungen derjenigen Automobilisten abgenommen werden mußten, die während des Krieges aus dem Verkehr ausgeschieden waren. Wir haben Dutzende zurückweisen müssen, weil sie die Kurven schnitten, wie wenn sie allein das Recht hätten, auf der Straße zu fahren.

Kilometer-Millionäre

Ein typischer Fall: Ein ehemaliger Herrschafts-Chauffeur in den Vierzigerjahren, der sich den geheimnisvollen Titel « Manager » zugelegt hatte; er zermalmte fortwährend etwas zwischen den Zähnen: Kaugummi!

Auf dem Büro behauptete er, er sei in Amerika Chauffeur bei General Eisenhower gewesen.

« Das ist lachhaft », lärmte er, « einen Menschen prüfen zu wollen, der schon zwei Millionen Fahrkilometer hinter sich hat und dem das Fahren in Fleisch und Blut übergegangen ist wie mir! »

Der Kaugummi-Mann fuhr mit einem rassigen Bugatti-Kompressor vor, einer Maschine, die auf den kleinsten Hebeldruck sofort mit fünftausend Umdrehungen reagiert. Die erste Rechtskurve fuhr er in seinem rasenden Tempo so weit, daß er nach der Kurve zu äußerst am linken Straßenrand landete. Dafür nahm er dann die nächste Kurve eng, was nur eng heißt, wie wenn es um eine Konkurrenz im Kurvenschneiden ginge.

Ich hieß ihn anhalten und warnte ihn wegen der geschnittenen Kurve. Da kam ich aber an den Falschen. « Sie müssen mich nicht lehren, was Autofahren heißt! » meinte er. « Wenn man sieht, daß niemand auf der Straße ist, so kann das doch Ihnen und Ihrer Großmutter gleich sein, wie man die Kurven nimmt! »

Im Stadtverkehr wurde es dann nachgerade ungemütlich. Da fuhr er mit 50 Kilometer Geschwindigkeit auf einen ahnungslos die Straße überquerenden Fußgänger los. Mit knapper Not gelang es mir, die Handbremse zu ziehen. — Nun wurde es mir zu bunt. Ich machte kurzen Prozeß und brach die Prüfung ab. Der Gipfel aber war, daß der « Manager » den erschrockenen Fußgänger anschrie, als dieser freundlich seinen Hut zog und sich für den geglückten Stop bedanken wollte: « Sie Rindvieh, wegen Ihnen muß ich nun die Prüfung noch einmal machen. »

Daß der Verkehr auf der Straße katastrophale Formen angenommen hätte, wenn diese Nachprüfungen nicht durchgeführt worden wären, bewies mir auch ein ehemaliger Gesellschaftswagenfahrer. Es pressierte ihm sehr mit der Prüfung, denn am nächsten Sonntag sollte er eine große Hochzeitsgesellschaft über Land führen. Der Mann war während des Krieges beim Roten Kreuz als Kolonnenfahrer in Deutschland, Polen und Rußland tätig gewesen. Trotzdem zeigte sich bei der Prüfung, daß es mit seinen Fahrkenntnissen schlecht bestellt war; Bergstraßensignale waren ihm völlig unbekannt, ebensowenig kannte er die Verkehrsvorschriften in bezug auf die Straßenbahn. Beim Fahren vergaß er notorisch, den Richtungszeiger zu betätigen, ein Fehler, der schon viele schwere Unfälle verursachte.

So leid er mir tat, ich mußte ihn zurückweisen, denn ein Carfahrer ist nicht nur für sich und seinen Wagen, sondern noch für dreißig bis fünfzig Personen verantwortlich.

Examenfieber

Es wäre nun ungerecht, wenn ich nicht sagen würde, daß die Nachprüfungen von den meisten Automobilisten richtig auf-

gefaßt werden. Sie sollen dadurch veranlaßt werden, in ein paar Fahrstunden ihre Kenntnisse so aufzufrischen, daß sie wieder in den Verkehr zugelassen werden können. Wenn die Prüfung auch bei diesen Leuten gelegentlich nicht klappt, dann nicht so sehr, weil es ihnen an Kenntnissen oder Fähigkeiten fehlt, sondern weil sie von Examenangst befallen werden.

Erst vor wenigen Tagen hatte ich die Nachprüfung eines Auslandschweizers aufzunehmen, der vor dem Krieg während achtzehn Jahren Auto gefahren war. — Sein Start war prima, ich hatte sofort das Gefühl: dieser Mann kann fahren! Bei der ersten Linkskurve hatte er aber Pech, doch zeigte sich gerade hier, daß er kritischen Situationen gewachsen war. Es war an einer steilen Straße bei der Einfahrt nach links in eine Kreuzung. Hinter uns fuhren ein Motorrad und ein Personenwagen. Uns entgegen kam ein Langholzwagen. Da wir auf einer steilen Straße fuhren, mußte er, um im langsamen Tempo manövrieren zu können, vom zweiten Gang in den ersten Gang hinunterschalten. Dieses Schalten mißlang ihm, was auch einem guten Fahrer hin und wieder passieren kann. Er hielt nun mit der Hand- und Fußbremse den Wagen fest und versuchte, wieder anzufahren. Auch diese ziemlich heikle Manipulation glückte das erstemal nicht, das heißt, der Motor ging aus. In diesem Augenblick warf ich einen Blick auf die Fußstellung des Kandidaten und bemerkte, daß der elegante und selbstsichere Überseer an beiden Füßen vor Aufregung schlotterte. Ich redete ihm freundlich zu, sich zu beruhigen und sich so zu verhalten, als ob er ganz allein fahren würde. Das wirkte. Er brachte den Wagen wieder in Gang und bestand nachher die Prüfung tadellos.

Dieses Prüfungsfieber scheint überhaupt eine schweizerische Nationalkrankheit zu sein. Ein großer Teil der Kandidaten wird von ihm erfaßt. Ein Kantonstierarzt sagte mir einmal, daß er lieber ein Jahr seines Lebens hingäbe, als nochmals eine solche Fahrprüfung durchzumachen. Er habe in seiner Jugend sechs Examen machen müssen. Jedesmal sei er halb krank gewesen. Er habe geglaubt, mit dem Staatsexamen sei nun diese Tortur endgültig vorbei. Durch die Autoprüfung seien seine Examenängste wieder akut geworden.

Natürlich sind die Fahrlehrer gelegentlich nicht unschuldig daran, wenn ihre Schüler mit Lampenfieber zur Prüfung kommen. Sie malen vorher den Teufel an die Wand, um für den Fall des Mißlingens sagen zu können: « Sehen Sie, ich habe es ja immer gesagt, sie sollten noch ein paar Fahrstunden nehmen. »

Bei nervösen Kandidaten hat es der Prüfer wirklich nicht leicht. Ich nahm einmal die Prüfung einer jungen Frau ab, die anfänglich recht anständig fuhr. Plötzlich hielt sie an und sagte: «Herr Experte, darf ich aussteigen? »

« Warum, was ist passiert? »

« Es tut mir leid, aber Ihre unheimliche Ruhe macht mich so nervös, daß ich nicht mehr weiterfahren kann. »

Jetzt erst sah ich, daß die Dame am ganzen Leib zitterte. Ich hätte mit ihr schwatzen oder schimpfen sollen, wie sie es von ihrem Fahrlehrer her gewohnt war.

Besonders schlimm ging es einem sechzigjährigen, offenbar herzkranken Mann. Er war so aufgeregt, daß er begann, während der Fahrt sinnlos am Schaltbrett und unter dem Steuerrad herumzufuchteln. Ich wollte ihm eben raten, ein paar Minuten auszusetzen, da ließ er plötzlich die Hände fallen, verdrehte die Augen und legte seinen Kopf auf meine linke Schulter. Ich hatte Angst, ein Schlag habe ihn getroffen und telephonierte sofort der Polizei und der Sanität. Zum Glück handelte es sich um einen Herzkollaps, und der Arzt konnte ihn mit einer Coramin-Einspritzung ins Leben zurückrufen. Der Mann kam nie mehr zu einer Fahrprüfung.

Die lange Leitung

Männer über fünfundsechzig sind überhaupt problematische Kandidaten. Gerade, wenn sie vor dem Krieg schon zwanzig Jahre Auto gefahren sind, fällt es ihnen schwer, zu verstehen, daß es nun auf ein-

Der Knabe auf dem Balkon (Lötschental)

Photo: Hans Baumgartner

mal nicht mehr gehen soll. Mit den kritischen Jahren zwischen fünfzig und sechzig verändert sich in Gottes Namen der Organismus eines Menschen. Die Leitung zwischen den Augen und den Füßen wird immer länger, das Reaktionsvermögen also immer geringer. Es gehört nun zu der Tragik des Altwerdens, daß gerade jene, bei denen diese Veränderung am stärksten eingetreten ist, sich davon am wenigsten Rechenschaft geben. Es ist ja ganz nett, wenn in amerikanischen Erfolgsbüchern gelegentlich behauptet wird, das Leben beginne erst ab vierzig und erst mit sechzig Jahren sei man in der Vollkraft. In bezug auf das Autofahren gilt bestimmt eher die alte Regel: Fünfzig Jahre stillestahn, sechzig Jahre fängt 's Alter an, siebzig Jahre ein Greis.

Vor dem Kriege konnte man oft ein Inserat sehen mit der Schlagzeile: « Selbst Greise lernen spielend Klavierspielen! »

Ich kann das nicht beurteilen, da ich mich nur im Männerchor betätige; sicher aber lernen Greise nicht spielend Autofahren! Und viele, die es gekonnt haben, verlieren in diesem Alter die Fähigkeit.

So hatte ich kürzlich die Prüfung eines einundsiebzigjährigen Industriellen abzunehmen. Ich mußte dem guten Herrn mehrere Male die Handbremse ziehen, weil er in Gottes Namen mit seinen Füßen immer zu spät gekommen war. « Ich hätte schon gehalten, ich habe es ja gesehen », sagte er jedesmal. Ich aber durfte nicht warten, bis wir das von der Seite gekommene Fahrzeug oder den Fußgänger bereits angefahren hatten. Auch zitterte der Mann dermaßen, daß von einer Beherrschung des Wagens keine Rede sein konnte.

Auf diesen Mangel aufmerksam gemacht, meinte er, er verspreche mir, nur selten zu fahren, er brauche die Fahrbewilligung nur deshalb, weil er jeweils am Samstagnachmittag in sein Sommerhäuschen fahren wolle. Der alte Herr tat mir leid, aber in unserm Berufe darf man sich nicht erweichen lassen. Ich konnte ihm die Bewilligung nicht geben.

Einige Tage später ließ mir der Industrielle durch seinen Automechaniker mitteilen, daß die Verweigerung der Fahrbewilligung seinen Tod bedeute, und daß ich das auf dem Gewissen hätte.

Der Herr lebt aber heute — nach drei Jahren — immer noch: ohne Fahrbewilligung. Mit Fahrbewilligung wäre es vielleicht umgekehrt . . .

Ältere Leute ersetzen — wie überall im Leben — auch bei der Fahrprüfung Geschicklichkeit durch Gewissenhaftigkeit. Sie brauchen aber natürlich länger als die Jungen, um fahren zu lernen. Für einen Zwanzigjährigen rechnet man zehn bis fünfzehn Fahrstunden, für einen Dreißigjährigen dreißig Stunden, während ein Fünfzigjähriger, der vorher noch nie gefahren ist, meistens mehr als fünfzig Stunden benötigt, bis er das Fahrzeug und die Vorschriften beherrscht.

Die Frau am Steuer

Wie bei allen Examen zeigt sich auch bei den Fahrprüfungen, daß die Frauen gewissenhafter sind als die Männer.

Man erzählt mir zwar häufig Anekdoten, welche illustrieren, welch unmögliche Autofahrerinnen die Frauen im allgemeinen sind. Ein älterer Herr wurde in einem Vorort auf dem Randstein vom Wagen einer ihm bekannten Dame gestreift, so daß er zu Fall kam.

Die Frau entschuldigte sich vielmals, und es entspann sich folgender Dialog:

Herr: « Sie müssen sich gar nicht entschuldigen, es war mein Fehler, daß der Unfall passierte. »

Dame: « Nein, wirklich nicht, Sie spazierten ja korrekt auf dem Trottoir, der Fehler liegt wirklich auf meiner Seite. »

Herr: «Nein, ich bin ganz allein schuld. Ich wußte ja, daß Sie mit Ihrem Wagen unterwegs sind, und ich hätte deshalb während dieser Zeit das Haus nicht verlassen sollen. »

Meine Erfahrungen decken sich nicht mit der allgemeinen Meinung. Obschon die Frauen von technischen Dingen nicht viel verstehen, haben sie in der Regel ein besseres Einfühlungsvermögen für die Hand-

habung der Maschine. Der Hauptgrund aber, warum die Frauen relativ weniger Unfälle aufweisen, liegt darin, daß sie in der Regel keinen Alkohol zu sich nehmen. Der übermäßige Alkoholgenuß ist aber eine häufige Unfallursache.

Eines ist allerdings richtig: Bei plötzlich auftauchenden Gefahren reagieren die Männer zweckmäßiger als die Frauen.

Es ist mir schon hie und da passiert, daß eine Frau, als in einer Kreuzung plötzlich ein Fahrzeug von rechts erschien, statt die Bremse zu ziehen, vor Schreck das Steuerrad losließ und die Hände in die Höhe warf. Hätte ich die Handbremse nicht gezogen, so wäre der Zusammenstoß dagewesen. Bei den Frauen kommt immer zuerst der Schreck und dann die Reaktion; bei den Männern ist es umgekehrt. Sie reagieren zuerst und erbleichen nachher, was zweifellos besser ist.

Der schwache Punkt bei den Frauen ist natürlich die Theorie, besonders soweit sie sich auf technische Fragen bezieht; in der Regel lernen sie die Fragen und Antworten aus einem Büchlein auswendig und leiern dann das Ganze wörtlich herunter.

Frägt man sie aber etwas, das nicht im Büchlein steht, dann sind sie verloren. So bekomme ich folgende Antworten:

« Wie geht die Kraftübertragung vom Motor vor sich? »

« Die Kraftübertragung geht vom Motor in den Auspuff . . . »

« Was hat der Wagen für eine Kühlung? »

« Mein Wagen hat keine Kühlung, er wird von selbst kalt! »

Es hängt wahrscheinlich mit der positiven Einstellung der Frauen dem Leben gegenüber zusammen, daß ihnen das Rückwärtsfahren gegen den Strich geht. Sie suchen mit allen möglichen Ausflüchten um diese Aufgabe herumzukommen.

Viele sagen mit bezaubernder Einfachheit: « Nein, rückwärtsfahren, das mache ich prinzipiell nicht! »

Ich muß es aber verlangen, weil ich gerade beim Rückwärtsfahren sehe, ob die Fahrerin in der Handhabung des Wagens sicher ist.

Außerdem kommt es ja zum Beispiel auf Bergstraßen oft vor, daß zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Wagen aneinander vorbei müssen und einer deshalb bis zur nächsten Ausweichstelle rückwärtsfahren muß. Auch im Stadtverkehr kann in einer Verkehrsstockung das Rückwärtsfahren notwendig sein.

Frauen versuchen nicht selten, mit Flirten um diese Schwierigkeit herumzukommen. Erst kürzlich ersuchte ich eine jüngere Frau auf einer kurzen, aber genügend breiten Straße, den Wagen zu wenden. Sie begann zu manövrieren. Als einige Schwierigkeiten entstanden, sagte sie: « Herr X, Sie wären ein Schatz, wenn Sie es mir sagen könnten, sobald ich das Steuer wenden muß. »

Noch weniger Hemmungslose legen während des Manövrierens etwa ihre mehr oder weniger zarten Arme um meine Schultern. Da werde ich jeweils deutlich und bemerke: « Während des Fahrens gehören die Hände ans Steuerrad und nicht um den Hals des Begleiters. » . . . Andere, übermäßig Tugendhafte, haben die Gewohnheit, während der Fahrt fortwährend mit beiden Händen den Rock hinunterzuziehen, wenn er etwas über die Knie hinaufgerutscht ist. Ich muß diese Überkorrekten daran erinnern, daß die allgemeine Verkehrssicherheit es erfordert, daß man das Steuerrad nie losläßt.

Unter Lebensgefahr

Zu meinem Aufgabenbereich gehört auch die Prüfung der Motorradfahrer. Man weiß, das Motorrad ist in jeder Hinsicht das gefahrvollste Fahrzeug unserer Straßen. Niemand kann das besser erkennen als der Fahrprüfungsexperte, der tagtäglich auf dem Soziussitz oder im Seitenwagen den Kaprizen eines jungen Töff-Enthusiasten ausgesetzt ist. Infolge der schwierigen Gleichgewichtsverteilung liegen der Fahrlenker und der Mitfahrende eines Motorrades beim kleinsten Unfall sofort auf der Straße.

Ich bin gewiß keine ängstliche Natur aber ich gestehe, ich sitze immer mit gemischten Gefühlen als Mitfahrer auf dem Motorrad eines Prüflings. Die Erfahrung hat mich allerdings frühzeitig gelehrt, keinen Töff zu besteigen, bevor mir der Prüfling nicht auf einer mittelbreiten Straße eine tadellose Achterfigur vorgefahren hat Dann lasse ich den Kandidaten zur Sicherheit zunächst auch noch allein um einen Häuserblock fahren und beobachte, ob er die Straßenkreuzung vorsichtig, mit vorschriftsmäßiger Richtungsangabe einfährt und vor jedem Bogen nochmals nach rückwärts schaut. Auch verlange ich, daß er eine kurze Straße mit fünfzehnprozentiger Steigung anfahren kann. Erst wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, setze ich mein eigenes Leben aufs Spiel. Es lauern auch dann noch Gefahren genug, von denen ich mich ebenfalls nur durch richtigen Absprung retten kann.

Am Anfang meiner Tätigkeit als Experte passierte es mir mehrmals, daß das Motorrad auf einer schlüpfrigen Straße umkippte und ich in hohem Bogen aus dem Seitenwagen auf die Straße sauste.

Damals waren nämlich die Seitenwagen noch ganz schmal gebaut, so daß der Gewichtsausgleich fehlte. Mit der Zeit fand ich heraus, daß ich bei solchen Stürzen am besten davonkomme, wenn ich mich bei Gefahr am Fahrer festklammere, ihn quasi umarme. Kippte dann die Maschine, so fiel ich auf den Prüfungskandidaten, der in der Regel eine weichere Unterlage bot als die harte Straße. Einmal wurde ich mitten im Stadtverkehr, als das Motorrad in einer Kurve ausglitt, direkt vor ein fahrendes Tram geschleudert. Es ist nur der Geistesgegenwart des Tramführers zu verdanken, daß ich mit dem Leben davongekommen bin und heute diese Zeilen schreiben kann.

Fahrt in den Sumpf

Einem erfahrenen Kollegen passierte es, daß er bei einem allzu brüsken Stop — der Töff war mit Wucht auf einen Randstein gestoßen — im hohen Bogen vom Soziussitz in das Schaufenster einer Weinhandlung flog. Im Spital, wo seine Schnittwunden an Kopf und Händen zusammengeflickt wurden, hatte er Zeit, eine bessere Methode der Töff-Fahrprüfung auszubrüten. Er stellte eine Prüfungsstrecke zusammen, die, wenn sie ohne Zwischenfall befahren wurde, den Beweis erbrachte, daß der Kandidat die Schwierigkeiten beherrschte, bei der aber der Prüfungsexperte nicht mitfahren mußte, sondern von einem Beobachtungsposten die Fahrt des Prüflings in allen Stadien verfolgen konnte. Diese während vielen Jahren als beste Prüfungsstrecke im Lande anerkannte Stelle befand sich an einer etwas außerhalb der Stadt liegenden Hauptstraße mit regem Fahrzeug- und Tramverkehr. Auf dieser Straße fuhr eine Zahnradbahn, deren Schienen etwa 15 cm hoch über das Straßenniveau ragten. Die Prüfungstrecke führte nun quer über diese Hauptstraße, also auch über die Zahnradschiene. Der Motorradfahrer mußte über einen steil abfallenden Weg auf die Zahnradschiene losfahren, auf der Hauptstraße nach links abbiegen und dann im Bogen nach rechts einen ebenso steilen Weg wieder hinauffahren. Dieser letztere Weg führte auf eine sumpfige Wiese, an deren Rand sich ein Weiher befand. Vor der Wiese mußte das Rad um hundertachzig Grad gewendet und über den gleichen Weg wieder zurückgeführt werden. Auf der erhöhten Terrasse, wo für die Prüfungsfahrt gestartet wurde, stand eine Gartenwirtschaft. So konnte der Experte in aller Bequemlichkeit die Fahrt beobachten. Die Hauptstraße war von beiden Seiten von hohen Stützmauern eingerahmt. Auf der linken Seite des gegenüberliegenden steilen Weges stand ebenfalls eine Gartenwirtschaft.

Vielen Töff-Fahrern wurde nun schon am Anfang die Zahnradschiene zum Verhängnis. Oft stürzten sie schon dort, weil sie zu schnell den Steilhang herunterkamen. Wurde dieses Malheur vermieden, so konnte es ihnen passieren, daß beim Überqueren der Schienen durch den entstehenden Ruck der Drehgriff an ihrer Hand, mit

welchem das Gas reguliert wird, in Bewegung kam, so daß das Motorrad mit Vollgas einen Satz nahm und über die Straße und das Trottoir in die gegenüberliegende Stützmauer raste. Viele nagelneue Maschinen wurden dadurch mehr oder oder weniger beschädigt. Oft setzte es auch Schürfungen und Quetschungen an Händen und Kopf ab. Für diese Fälle hatte sich die Wirtin der Gartenwirtschaft einen Verbandkasten zugelegt. Auch stand Nähzeug bereit, damit zerrissene Hosen sofort geflickt werden konnten.

Nur wer die Zahnradschiene schräg in langsamem Tempo überquerte, gelangte mit heiler Haut in die Hauptstraße und konnte in das nächste Quersträßchen einbiegen. Aber dort lauerte eine neue Gefahr. Viele gaben im selbstsicheren Gefühl, das Haupthindernis überwunden zu haben, nun Vollgas und nahmen die Rechtskurve zu weit statt zu eng und fuhren in die direkt am Wege liegende zweite Gartenwirtschaft hinein, wo es oft vorkam, daß ein paar Stühle und Tische umgeworfen wurden.

Als in dieser Wirtschaft einmal gerade Gartenmöbel frisch gestrichen wurden, raste ein junger Bauernknecht auf die dort stehenden Farbkübel zu, warf sie über den Haufen und mußte dem Wirt nachher siebzig Franken Entschädigung zahlen.

Andere, die es bis ans Ende des Sträßchens brachten, gerieten beim Wenden des Töffs in die Wiese, wo sie regelrecht im Schilfweiher versumpften. Sie kamen dann durchnäßt und mit Lehm verschmiert von ihrer Irrfahrt zurück.

Das alles sieht nach Schikane aus, und man kam auch später von dieser Prüfungsmethode wieder ab. Ich bin aber nach wie vor überzeugt, daß man bei Töff-Prüfungen nicht streng genug sein kann.

Heute werden von einem Experten in der Regel gleichzeitig zwei bis vier Motorradfahrer geprüft, womöglich noch unter Mitwirkung des Fahrlehrers eines der Kandidaten. Der Experte gibt beim Start die Fahrroute an und fährt dann auf dem Soziussitz des Fahrlehrers mit, um die einzelnen Töff-Fahrer zu kontrollieren. Es macht sich dann allerdings schlecht, wenn — wie es einmal vorgekommen ist — die vier Kandidaten in tadelloser Fahrt in eine Linkskurve einbiegen, während der Fahrlehrer mit dem Experten auf seinem Hintersitz in der Kurve das Gleichgewicht verlieren und zum Sturz kommen, weil sie die Kurve eng genommen haben, statt, wie die Vorschrift lautet, weit.

Energie gut - Theorie schwach

Beim größten Teil der Motorradprüfungskandidaten ist die Theorie der schwächste Punkt. Es ist merkwürdig, wie mancher Bauernknecht oder Bankausläufer eine ungeheure Energie aufbringt, um unter schwierigsten Umständen einige tausend Franken zusammenzusparen. Aber wenn es sich darum handelt, die Verkehrsvorschriften zu lernen und sich die Kenntnis der Signaltafeln anzueignen, dann geht es einfach nicht.

Bei vielen ist es allerdings bloße Gleichgültigkeit. Sie glauben, die Handhabung des Töffs erfordere keine größern Kenntnisse als die Benützung eines gewöhnlichen Fahrrades. Sie wollen und wollen nicht begreifen, welch gefährliche Maschine ein Motorrad ist.

Ich vergesse nie mehr, wie mir einmal eine Mutter zweier kleiner Kinder weinend Vorwürfe machte, weil ich ihrem Gatten, der zwar keine erstklassige, aber eine anständige Prüfung ablegte, die Fahrbewilligung erteilt hatte. Zwei Tage nach der Prüfung mißachtete er an einer Hauptstraßenkreuzung das Vortrittsrecht und stieß mit einem Personenwagen zusammen. Er blieb mit einem Schädelbruch auf der Straße liegen und verschied darauf im Spital.

Ein anderer Motorradfahrer feierte nach bestandener Prüfung dieses Ereignis in — ich weiß nicht wie vielen — Wirtschaften. Als er nachts über einen Viadukt nach Hause fahren wollte, geriet er neben die Brücke und fiel sechzig Meter tief ins Tobel hinunter. Erst am nächsten Morgen fand man ihn mit zerschmetterter Brust tot auf einem Felsvorsprung liegen.

Ich habe kürzlich einem Knecht aus den Bergen, der schon zum drittenmal mit seinem neuen Viertakt-Töff zur Prüfung kam und unentwegt jede Kreuzung und jedes Signal überfuhr, geraten: « Wenn Sie doch die Vorschriften nicht einhalten wollen, so ist es gescheiter, Sie fahren gleich jetzt ins Spital und legen sich vierzehn Tage ins Bett. Dann haben Sie wenigstens den Vorteil, daß Sie keine Schmerzen ausstehen müssen und sich auch nicht das Leben eines Mitmenschen aufs Gewissen geladen haben. » Der Mann verstand meine Warnung nicht. Ohne Fahrbewilligung fuhr er am nächsten Sonntag in rasendem Tempo nach Zürich, kollidierte mit einem Gesellschaftscar und mußte mit zwei doppelten Beinbrüchen ins Spital gebracht werden.

Fürs Pestalozzi-Dorf

Als ich einmal mit einem Bauernsohn zur Prüfung fahren wollte, stellte sich dieser vor mich hin, zog umständlich seinen Geldbeutel hervor und meinte:

« Das ist dann für die Prüfung . . . »

« Die Prüfungsgebühren müssen Sie an der Kasse bezahlen. »

« Ich meine nicht für das Büro, sondern für Euch, damit ich die Prüfung bestehe », sagte er und grinste verschmitzt. Ich las ihm natürlich tüchtig die Leviten.

Bei Automobilisten kommt es hie und da vor, daß einer beim Einsteigen sagt: « Der Znüni steht dann bereit im „Leuen", und nachher habt Ihr sicher etwas Zeit für einen zünftigen Fraß »; auch solche Zumutungen werden natürlich abgewiesen.

Einmal sagte ich allerdings nicht nein. Als mir ein dicker, bekannter Geschäftsmann vor der Prüfung hundert Franken, die aus einem gelben Kuvert hervorschauten, unter die Nase hielt, nahm ich das Geld und steckte es in die Tasche.

« Ich könnte Sie wegen versuchter Beamtenbestechung anzeigen », sagte ich zu ihm, « das mache ich aber nicht. Nach der Prüfung hingegen werden wir Ihre hundert Franken dem Pestalozzi-Dorf einsenden, und zwar auch für den Fall, daß Sie sie nicht bestanden haben. »

So wurde es dann auch gehalten, obwohl der Geschäftsmann nach einem Monat noch einmal zur Prüfung antreten mußte.

Als ich vor zweiundzwanzig Jahren mein Amt antrat, dauerte die Prüfung eine knappe halbe Stunde. Heute nimmt sie anderthalb Stunden in Anspruch, eine Stunde praktisches Fahren und dreißig Minuten Theorie. Aber auch wenn ich mir schon am Anfang klar darüber bin, daß die nötigen Kenntnisse nicht vorhanden sind, fahre ich mit der Prüfung weiter. Ich sage mir, schließlich bezahlt der Mann zwanzig Franken und hat deshalb Anrecht darauf, daß ich ihm sage, wo es fehlt, damit er auf das nächste Mal seine Fehler korrigieren kann.

Diese Rücksichtnahme bewährt sich allerdings nicht immer. Da kam einmal die junge Frau eines Gasthof- und Metzgereibesitzers zur Prüfung. Mit ihrer Fahrkunst stand es so aussichtslos, daß ich mich fragte, ob sie überhaupt schon jemals eine einzige Stunde genommen habe. Jede Kurve mußte korrigiert werden, und das Anfahren am Berg mißlang restlos, daß der Wagen jedesmal ein bis zwei Meter zurückfiel. Ich gab ihr mehrmals deutlich zu verstehen, daß sie durchaus ungenügend vorbereitet war und beschränkte mich schließlich darauf, ihr eine regelrechte Fahrstunde zu erteilen. Ich zeigte ihr gutmütig, wie sie beim Wenden das Steuerrad handhaben mußte, übte mit ihr das Rückwärtsfahren und Parkieren, das Anfahren am Berg und so weiter.

Wer beschreibt aber mein Erstaunen, als sie, nachdem die Prüfungsstunde zu Ende war, mir herzlich die Hand schüttelte und sagte:

« Herr X, ich kann Ihnen nicht sagen, wie froh ich bin, daß ich meine Prüfung bestanden habe. Morgen muß ich zu einer Beerdigung, und nun kann ich wenigstens meine Verwandten im Auto hinfahren. »

Als ich ihr erklärte, sie sei falsch gewickelt, sie könne noch absolut nicht autofahren und wäre geradezu eine Gefahr für

die Straße, meinte sie, die nötige Sicherheit erwerbe sie dann von selbst, wenn sie einmal die Bewilligung habe.

Nun mußte ich deutlich werden: « Es tut mir leid, aber Sie scheinen nicht begriffen zu haben, daß Sie die Prüfung nicht bestanden haben. »

Kaum hatte ich diese Worte ausgesprochen, so verdrehte sie die Augen und fiel mir in die Arme. Sie war ohnmächtig geworden.

Die Frau nahm dann Stunden bei einem Fahrlehrer, und zwei Monate später bestand sie die Prüfung richtig.

Gesetzlich ist der Automobilist nicht verpflichtet, sich bei einem diplomierten Fahrlehrer ausbilden zu lassen. Bei einer Fahrprüfung muß aber heutzutage so viel verlangt werden, daß ich jedem Interessenten anrate, eine gute Fahrschule zu absolvieren.

Am Lattenhag

Es ist keine Rede davon, daß — wie etwa in Automobilistenkreisen behauptet wird — der Fahrlehrer und die Prüfungsexperten unter einer Decke stecken.

Aber es ist einfach eine Tatsache, daß in der Regel nur der Absolvent einer Fahrschule das Steuer mit jener Korrektheit bedient, die heute unerläßlich ist.

Es ist zum Beispiel ein Unterschied, ob ein Automobilist vor einer Straßenkreuzung zuerst abbremst, dann den Richtungszeiger betätigt und das Kupplungspedal drückt, oder ob er zuerst in die Kreuzung hineinfährt, dann den Richtungszeiger stellt und erst in der Mitte der Kreuzung bremst. Das erste ist richtig, das zweite falsch.

Auch an der Fußstellung des Kandidaten erkennt man seine Schulung. Viele Automobilisten halten während des Fahrens ihre Füße ständig fast einen halben Meter vom Kupplungs- und Bremspedal weg, einfach, weil es bequemer ist. Keine Fahrschule wird diese falsche Fußstellung zulassen. Wenn ich sie bei der Prüfung feststelle, warne ich den Kandidaten. Reagiert er nicht, so kenne ich in der Stadt ein paar kritische Stellen, die bei dieser Fußstellung nicht ohne eine harmlose Kollision passiert werden können. Ich weiß eine Spitzkurve, bei der ein fehlerhaft fahrender Kandidat mit mathematischer Sicherheit in den Lattenhag auf der linken Straßenseite saust. Es setzt dann gewöhnlich einen gestauchten Kotflügel oder eine krumme Achse ab. Außerdem muß der Gartenhagbesitzer für die beschädigten Latten entschädigt werden, zum bereits vorsorglich festgesetzten Pauschalpreis von achtzig Rappen pro abgebrochenen Stab.

Wenn ein von auswärts kommender Prüfungskandidat versehentlich in verbotener Richtung in eine Einbahnstraße gerät oder wenn ihm beim Berganfahren der Start das erstemal mißlingt, dann ist das nicht so schlimm.

Es gibt aber gewisse Fehler, die wir als unverzeihlich betrachten und die wir im Interesse der Verkehrssicherheit unter keinen Umständen dulden dürfen.

Dazu gehören:

1. die Unfähigkeit, auf einer genügend breiten Straße den Wagen um 180 Grad zu wenden; (Es kommt vor, daß Prüfungskandidaten nach zwanzig Minuten Hin- und Hermanövrieren immer noch auf der gleichen Stelle stehen, weil es ihnen an der Handhabung des Gegensteuers mangelt.)
2. die Unfähigkeit, das Fahrzeug zwischen zwei bereits dastehenden Wagen zu parkieren, ohne sie zu touchieren;
3. die Unfähigkeit, den Wagen rückwärts über eine Kurve im Abstand von einem Meter vom Straßenrand zu manövrieren;
4. fortschreitendes Kurvenschneiden oder Zuweitnehmen der Rechtskurve;
5. wiederholtes Vergessen, den Richtungszeiger zu betätigen;
6. Unkenntnis der Straßensignale und der wichtigsten Fahrvorschriften.