

Zeitschrift: Schweizer Spiegel

Herausgeber: Guggenbühl und Huber

Band: 28 (1952-1953)

Heft: 10

Artikel: Alle elf Stunden ein Toter, das muss nicht sein : eine Reportage über Verkehrsunfälle

Autor: Baumgartner, Peter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1070885>

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: 22.02.2026

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

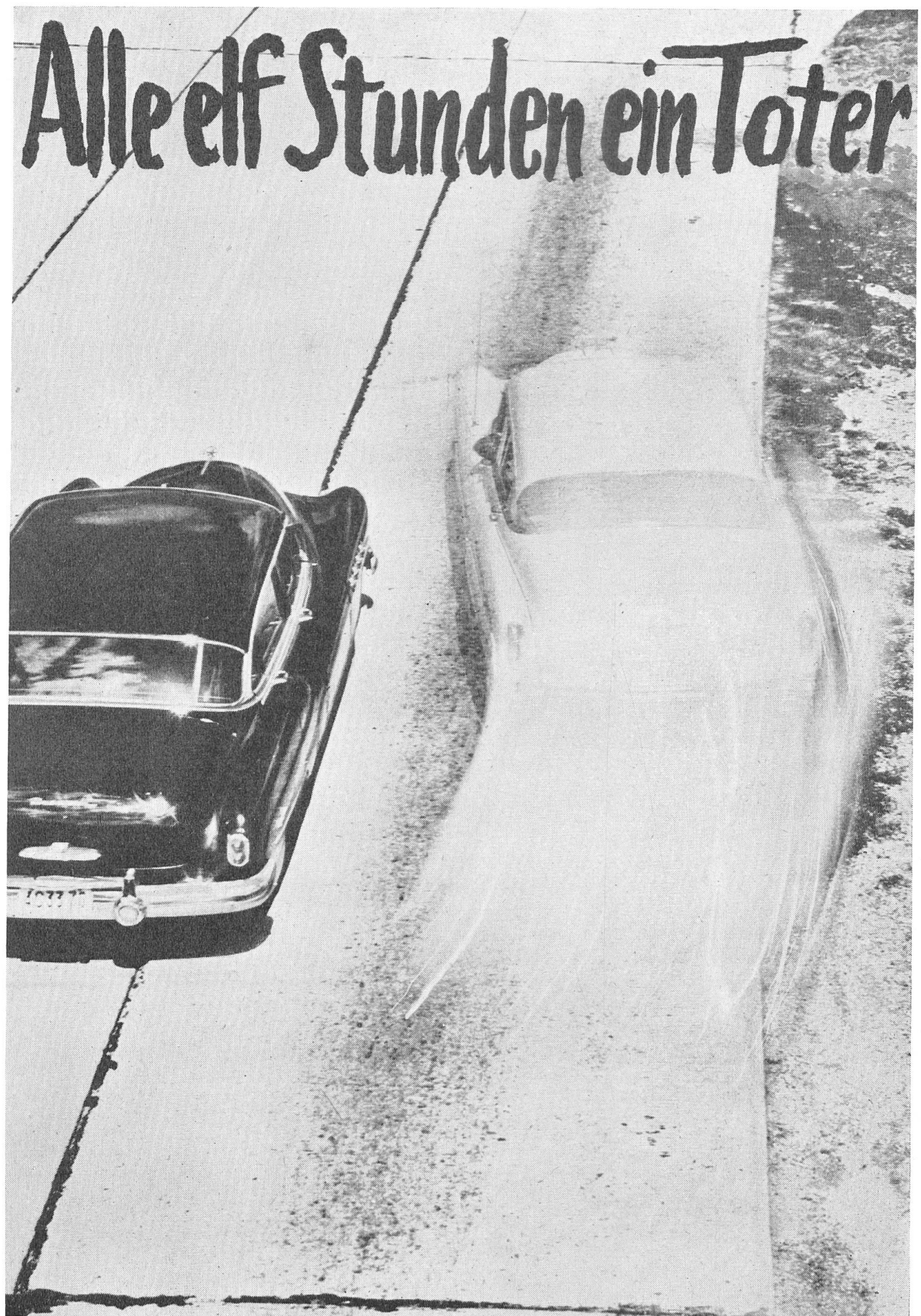


Photo Standart

das muss nicht sein

Eine Reportage über
Verkehrsunfälle
von
Peter Baumgartner

IN der Zeitspanne, die verstreicht, bis Sie diesen Artikel zu Ende gelesen haben, ereignen sich in der Schweiz drei Verkehrsunfälle, wobei mindestens einer der Beteiligten mit Verletzungen ins Spital eingeliefert werden muß. Alle elf Stunden etwa erliegt ein Schweizer den Folgen eines Verkehrsunfalles.

Der Kampf für die Sicherheit im Straßenverkehr läßt zum Glück nicht nach. Täglich hören wir, was zu tun sei, um Unfälle zu verhüten. Selten noch aber spricht jemand davon, wie man sich in einem Unfall, wenn er sich ereignet, zu verhalten hat.

Die Frage «Wie überlebt man einen Verkehrsunfall?» sei darum an den Anfang dieser Reportage gestellt. Wäre ich ein Sensationsjournalist, so hätte ich meinen Artikel überschrieben mit «Dieser Aufsatz mag Ihr Leben retten». Ich sah davon ab; aber dennoch, wer weiß...?

Das Automobil wird zum Stahlanzug

Letzten Herbst stießen in einer Ortschaft der Ostschweiz zwei Autos frontal zusammen. Die beiden Wagen waren nicht wesentlich beschädigt; einer hatte beinahe anhalten, der zweite seine Stundengeschwindigkeit auf 40 km reduzieren können. Dennoch erlag die Mitfahrerin im zweiten Wagen den Folgen des Unfalls; sie hatte ihren Kopf auf das Instrumentenbrett aufgeschlagen und einen Schädelbruch erlitten.

Vor einigen Jahren wohnte ich in Toronto einem Stock-car-Rennen bei. Das ist eines jener Automobil-Hindernisrennen, bei denen sich die Fahrer in gewöhnlichen, aus der Fabrik kommenden Wagen auf einer mit Rampen, Gewässerrinnen und schmalen Brücken versehenen Strecke ein Rennen liefern. Einer der tollkühnen Fahrer, Ted Gilbert, raste dabei mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 80 Stundenkilometern in den Wagen eines Rivalen, der sich in einer Kurve verfangen

hatte, hob das andere Auto hoch und stieß es drei Meter weit vor sich her. Man lieferte Gilbert ins Spital ein. Nach zwei Stunden fuhr er mit der Straßenbahn wieder nach Hause. Seine einzigen Verletzungen waren: eine ausgerenkte Schulter und ein paar Schürfungen.

Warum erlag jene Frau den Folgen eines harmlosen Zusammenstoßes, und Gilbert trug bei dem dreimal so heftigen Zusammenprall lediglich ein paar Kratzer davon?

Nicht durch einen glücklichen Zufall. Gilbert überlebte den Unglücksfall, weil er mit einem Sicherheitsgürtel an seinen Sitz festgeschnallt war. Ein solcher Gürtel erlaubt dem Passagier, seinen Wagen zu «tragen» wie einen riesigen Panzeranzug. Hat er einen Zusammenstoß, so wird die Masse von Stahl, die ihn umgibt und sich dabei ineinanderschachtelt, zu einem Kissen, das den Stoß abfedert.

Um dies zu verstehen, muß man sich darüber klar sein, daß die Ursache des Unfalles und die Ursache der Verletzungen zwei ganz verschiedene Dinge sind. Der gewöhnliche Passagier, der sich nicht festschnallt, sitzt so lose in seinem Wagen wie eine Marmelade in einer Zündholzschachtel. Ereignet sich ein Zusammenstoß, wird er nach vorn geschleudert und schlägt dabei in der Regel seinen Kopf auf der Windschutzscheibe, dem Instrumentenbrett oder der Rücklehne der vordern Sitze auf.

Die Untersuchung eines Arztes in Detroit ergab, daß drei Viertel aller Todesfälle bei Automobilzusammenstößen auf Kopfverletzungen zurückzuführen sind. Der Aufschlag eines menschlichen Kopfes in einem Zusammenstoß mit 75 Stundenkilometern ist gleich heftig wie ein Schlag auf den Kopf mit einem fünf Kilogramm schweren Vorschlaghammer.

Der gefährlichste Platz im Automobil ist der Sitz neben dem Lenker. Die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Unfalles ist auf jenem

Platz dreimal größer als für den Lenker selbst oder für die Passagiere im Fond des Autos.

In Amerika haben deshalb einzelne Automobilisten, namentlich Männer, die im Krieg als Piloten dienten, begonnen, in ihren Wagen Sicherheitsgürtel anbringen zu lassen. Noch hat sich aber die Neuerung, die nach den Aussagen der Ärzte die Gefahr eines tödlichen Unfalles auf einen Fünftel einschrumpfen läßt, keineswegs allgemein durchgesetzt.

Wie man auch ohne Sicherheitsgürtel einen schweren Automobilunfall überleben kann

Der sensationellste Nervenkitzel der bei uns Gott sei Dank noch nicht populär gewordenen amerikanischen «Stock-car-Rennen» ist der beabsichtigte frontale Zusammenstoß zweier Wagen, von denen jeder etwas mehr als 50 Stundenkilometer fährt.

Wie ist dies möglich, ohne daß sich die tollkühnen Fahrer dabei den Kopf einrennen?

Vor der Fahrt drehen sie die Rücklehne des Vordersitzes ihres Wagens um, so daß das Polster nach hinten schaut. Ein paar Sekunden vor dem Zusammenstoß springen sie in den Fond des Wagens, steuern über die Lehne hinweg mit der einen Hand und regulieren mit der andern mit Hilfe eines am Gashebel befestigten Drahtes die Geschwindigkeit. Eine Sekunde vor dem Zusammenstoß lassen sie Steuerrad und Draht los, ducken sich hinter die Zwischenwand und pressen ihre eine Wange, ihre eine Schulter und ihren Körper fest in die Polster.

Ein Passagier im Fond eines Autos kann, wenn er ein Unglück kommen sieht, etwas Ähnliches tun. Ist er allein, so empfehlen ihm die Fachleute, sich auf den Boden zu werfen und seinen Kopf an die Rückwand der Vordersitze zu pressen. Das Wichtigste dabei ist, daß zwischen Rückwand und Kopf auch nicht zwei Zentimeter Raum bleiben.

Auch wo mehrere Passagiere im Fond des Wagens sitzen, ist es in der Regel möglich, den Kopf an die Zwischenwand zu drücken.

Dem Fahrzeuglenker raten die Unfallärzte bei einem vorausgesehenen Zusammenstoß, seine Brust so kräftig gegen das Steuerrad zu pressen, daß die Hupe ertönt, und mit den Unterarmen seine Stirn zu schützen, um den Aufprall des Kopfes auf die Windschutzscheibe zu mildern.

Für den Passagier, der neben dem Lenker sitzt, empfiehlt sich dasselbe. Die erste unwillkürliche Bewegung eines Menschen, der einen Zusammenstoß kommen sieht, ist: Kopf nach hinten. Das ist falsch. Die richtige Reaktion wäre: Kopf mit Unterarmen bedecken und ihn gegen Windschutzscheibe und Instrumentenbrett pressen.

Die Erfahrung zeigt, daß sehr viele Verletzte nach einem Automobilunfall Hüft- und Beckenbrüche haben. Höchst selten aber wird ein Automobillenker eingeliefert, der diese Verletzungen aufweist. Das kommt davon her, daß Brüche in den Hüften sich vor allem dann ereignen, wenn man — wie das viele Passagiere tun — mit übereinandergeschlagenen Beinen im Wagen sitzt. In dieser Lage überträgt ein schwerer Schlag auf das höher gelegene Knie sich unmittelbar auf die Hüfte.

Auch wer sich vornimmt, diese Ratschläge zu befolgen, wird sich ihrer in der Sekunde, die einem Unglücksfall vorangeht, nicht erinnern. Die einzige Möglichkeit, sich richtig zu verhalten, liegt darin, die Entscheidung, was bei einem Zusammenstoß zu tun sei, zum mindesten teilweise schon zum voraus zu fällen, das heißt, sich auf einer Autofahrt von Zeit zu Zeit zu vergegenwärtigen: «Falls etwas passiert, dann...»

Und hundertmal besser natürlich ist es, stets so zu fahren, daß man sich selbst und seine Passagiere nicht in Gefahr bringt. In Amerika, wo die Automobilzusammenstöße den weitaus größten Prozentsatz aller Verkehrsunfälle ausmachen, beginnt man heute, allen diesen Fragen große Bedeutung beizumessen. Bei uns in der Schweiz sind nur etwa die Hälfte aller Verkehrsunfälle Zusammenstöße zwischen Automobilen. Wir müssen uns darum eine weitere Frage stellen:

«Welches ist das richtige Verhalten eines Radfahrers und eines Fußgängers in einem Unglücksfall?»

Die Antwort ist nicht einfach und richtet sich nach so vielen Faktoren, daß es nicht möglich ist, alle aufzuzählen. Eine Regel läßt sich aber dennoch geben:

Einem Fußgänger, der sich plötzlich wenige Meter vor dem Kühler eines herannahenden Autos sieht, geben die Fachleute den Rat, stehen zu bleiben, also weder vorwärts noch rückwärts zu gehen.

den Vorfall warnen ließen, ihre Kinder nicht ohne entsprechende Vorrichtung auf dem Velo mitzuführen, so nimmt man ihre Schaulust gern in Kauf.»

Sind Kinderfahrzeuge, wie Trottinette, Dreiräder und Rollbretter, gefährlich? Wahrscheinlich weniger, als man annimmt. Nur an etwa drei Prozent aller Kinderunfälle war ein Kinderfahrzeug beteiligt. Daß man aber in Kreisen der Verkehrspolizei deswegen für die Seifenkisten-Rennen begeistert wäre, läßt sich dennoch nicht behaupten.

An der Wand des Büros der Verkehrsinstruktoren im Amthaus hängt ein einzelnes rechtes Zoccolo mit abgerissenem Lederriemen, auf dessen Sohlen sich die Gitterung eines schweren Lastwagenpneus abgezeichnet hat. Es ist der Schuh, welcher der kleinen Heidi P. zum Verhängnis wurde. Das sechsjährige Mädchen rannte auf dem rechten Trottoir einer Straße seines Quartiers hinab. Ein Lastwagen überholte sie und bog nach rechts in eine Seitenstraße ein. Heidi wollte anhalten, glitt dabei aber infolge der glatten Holzsohle ihrer Schuhe aus und geriet mit einem Bein unter das rechte Hinterrad des Lastautos. Sein Fuß wurde zertrümmert, einer seiner Fußknochen lag bei der Bestandesaufnahme noch immer an der Unfallstelle. Ärztliche Kunst hat die Verletzung des Mädchens durch Einfügung eines Silberknochens zum Glück weitgehend beheben können.

Obwohl es sich hier um einen Einzelfall handelt, rieten die Verkehrsinstruktoren daraufhin durch die Schulkinder, die sie betreuen, den Vätern, den Zoccolisohlen ihrer Kinder kleine Gummistückchen aufzunageln, um ihnen ihre gefährliche Glitschigkeit zu nehmen.

Eine häufige Ursache für die Unfälle jugendlicher Straßenbenützer ist die mangelhafte Ausrüstung ihres Fahrzeuges. Die Polizisten, die Verkehrsunterricht erteilen, begnügen sich daher nicht mit dem Stundengeben, sondern inspizieren auch die Fahrräder der Schüler. Daß dies nötig ist, zeigen nicht nur die Dutzende von Velos ohne jegliche Bremse — die Knaben bremsen, indem sie ihre Fußsohlen gegen die Pneus des Vorderrades pressen —, sondern auch das Fahrradwrack, das man bei einer Inspektion an einer zürcherischen Sekundarschule entdeckte. Es handelte sich um ein altes Damenfahrrad, dessen Rahmen unten einen Bruch aufwies. Um dem Ganzen etwas Halt zu geben, band der jugendliche Besitzer

vorn in der Mitte der Lenkstange mit Schnüren einen währschaften Holzknebel fest und verkeilte ihn hinten unter dem Sattel mit Hilfe von eingeschobenen Holzstücken. Als man diese Holzstange wegnahm, sackte das Fahrrad müde in sich zusammen wie ein Zelt, dessen Stangen man entfernt.

Kinderunfälle mit tödlichem Ausgang sind in der Statistik des Zürcher Verkehrsinstruktors mit einer schwarzen Figur eingezeichnet. Der Beschauer erkennt lediglich, daß diese schwarzen Figuren ziemlich regelmäßig auf das ganze Jahr verteilt sind und daß sie in den letzten drei Jahren leider von Jahr zu Jahr zugenommen haben. 1950 waren es vier Todesfälle, 1951 sechs, 1952 zehn.

Den Verkehrsinstruktor und seine Helfer aber blickt aus jeder dieser schwarzen Figuren, wenn er einen Blick auf die Tabelle tut, ein junger Mensch aus Fleisch und Blut an. Er sieht das einzelne Schicksal, das hinter ihr steht.

Für ihn ist jener schwarze Mädchenstempel, der im Monat Dezember 1952 eingetragen ist, nicht einfach ein jugendliches Verkehrsoffer weiblichen Geschlechts, sondern es ist Anneli H. Es ging im P.-Schulhaus in die fünfte Klasse. Und ein paar Wochen vor dem tragischen Unfall war er in seiner Klasse zu Gast, um mit den Kindern das Überqueren eben jener Straße zu üben, der das Mädchen zum Opfer fiel. Die betreffende Schülerin war ein «Gstabi», der durch Ungeschicklichkeit und Unbeholfenheit herausstach. Der Instruktor nahm sich ihrer deshalb besonders an. Viermal übte er mit ihr das Überschreiten der gefährlichen Fahrbahn.

Und jene schwarze Figur im August 1950, das ist der Knabe Imanuel F. Er hatte den sehnlichen Wunsch, sich ein Velo zu verdienen, und tat darum für eine Kleiderreinigungsanstalt Ausläuferdienste per Velo, obwohl er das Fahren noch nicht gut beherrschte. Zwischen Trottoir und Traminzel ereilte ihn das Schicksal. Ein schwerer Tankwagen mit Anhänger überholte ihn in der schmalen Passage. Der Knabe wurde unsicher, fuhr an den Randstein, griff dann nach dem hintersten Teil des Tankwagens, wo seine Hand sich im öligen Staub abzeichnete, versuchte, sich abzustoßen, stürzte, und die Räder des Anhängers gingen über ihn hinweg.

Es scheint zu bessern

Wem das Problem «Kind und moderner Verkehr» am Herzen liegt, hat Grund, optimistisch zu sein. Aus zwei Gründen:

1. Die Gesamtzahl der Kinderunfälle in Zürich zum Beispiel hat in den letzten drei Jahren ständig abgenommen (1950 waren es 677, 1951 628, 1952 586) trotz der höhern Schülerzahl und der größern Verkehrsdichte. Wir müssen als touch-wood aber sogleich hinzufügen, daß das schlechte Wetter, das 1952 herrschte und die Kinder ans Haus band, viel dazu beitrug.

Und zweitens hat sich die Neuerung des Schüler-Verkehrsdienstes ausgezeichnet bewährt. Die Idee kam von Amerika. Es handelt sich darum, daß jugendliche Helfer der Polizei den Schulkindern beim Überschreiten der Hauptstraßen in der unmittelbaren Nähe der Schulhäuser behilflich sind.

Diese Jugendlichen erfüllen in der Schweiz im Gegensatz zu Amerika keine polizeilichen Funktionen. Sie haben also zum Beispiel nicht das Recht, sich in die Mitte der Straße zu stellen und den Verkehr abzustoppen. Sie stehen am Straßenrand, und ihre parallel zur Straße seitwärts ausgestreckten Arme deuten an, daß kein Kind die Fahrbahn überschreiten dürfe. Halten sie dann den Augenblick für gekommen, da die sich unterdessen angesammelte Kinderschar ohne Gefährdung über die Straße gelangen kann, so geben sie den Weg frei.

Sie tragen einen weißen Gürtel und schräg über die Brust ein weißes Lederband und neuerdings — nachdem ein Vater reklamiert hatte, weil sein Bub nach zwei Stunden Verkehrsdienst völlig durchnäßt nach Hause gekommen war — bei schlechtem Wetter einen dunkelgrauen Regenmantel. Für ihre Aufgabe bereitet die Verkehrspolizei sie in Übungsstunden an freien Nachmittagen vor. Sie müssen sich im Distanzenschätzen üben und natürlich die Verkehrsvorschriften kennen.

Die Erfahrungen, die man bis jetzt machte, sind ausgezeichnet. «Dieser Tage», sagte Paul Haller, «gingen gleich von drei verschiedenen Gemeinden Anfragen über die Organisation des Schülerverkehrsdienstes ein. Und wir sind auch sicher, daß sich mit der Zeit auch die heute noch winzige Zahl von Automobilisten vergrößern wird, die bei dichterem Verkehr freiwillig anhalten, damit der jugendliche Helfer die Straße freigeben kann. Denn es liegt

ja im Interesse des Automobilisten, den Schülerverkehrsdienst zu unterstützen. Ist es nicht eine Beruhigung für ihn, wenn er weiß: „Vor diesem Schulhaus rennt mir kein Kind vor die Räder!“»

In Deutschland nennt man die jugendlichen Helfer «Verkehrslotsen». In dieser Bezeichnung kommt ihre Aufgabe sehr gut zum Ausdruck. Da wir aber ein Binnenland sind, wählte man in der Schweiz zunächst den Namen «Schüler-Verkehrs-Patrouille». «Patrouille» ist aber ein sehr schwer zu schreibendes Wort, so daß auch die jugendlichen Helfer der Verkehrspolizei über dessen Rechtschreibung stolperten. Und da sich das Stolpern für einen Beauftragten der Polizei schlecht macht, änderte man die Bezeichnung in «Schüler-Verkehrsdienst» ab.

Die Siebersche Farbensymphonie verteidigt sich

Signalanlagen sind teuer, aber sie tragen wie nichts anderes zur Unfallverhütung bei.

Die komplizierteste technische Anlage, die zur Verkehrsregulierung eingerichtet wurde, ist die Verkehrsanlage am Bellevueplatz in Zürich. Sie hat 17 vom Polizisten zu betätigende Knöpfe, während die übrigen Anlagen nur deren sechs bis acht aufweisen.

Ich hatte Gelegenheit, mich mit einem der Verkehrspolizisten, der sie täglich bedient, zu unterhalten, und stand eines Samstags von 11¼ bis 12¼ Uhr selbst auf dem Kontrollturm.

Der Polizist, der die Anlage bedient, ist von ihr fasziniert. Er spricht davon mit der gleichen Begeisterung wie ein 16jähriges Mädchen von ihrem ersten Ballkleid.

Ich kann das verstehen: Er steht auf dem Turm, läßt Ströme von Autos in den Platz einströmen und wieder ausfließen, lotst im richtigen Moment hier und dort ein Grüpplein von Fußgängern über die Straße, erlaubt einer Schlange von Radfahrern, sich über den Platz zu winden, oder verkürzt die blauen Bänder der wartenden Trams um die Hälfte.

«Die Anlage dient der Verkehrssicherheit», sagt er, «weil die Zeichen unmißverständlich sind. Früher kam manch einer und behauptete: „Ich meinte, ihr Handzeichen gelte mir.“ Jetzt hat er Rot oder Grün. Da gibt es keine Diskussionen. — Allerdings geht es eine gewisse Zeit, bis jemand alle Feinheiten einer Anlage kennt. Wer nur mit zwei Fingern

arbeitet, der kommt nirgends hin. Ich bediene sie stets im Zwölfingersystem, das heißt mit den zehn Fingern und den beiden Handballen. Und so wie eine Sekretärin blind maschinenschreibt, schaue ich niemals auf das Schaltbrett, sondern stets hinaus auf den Verkehr. Auf diese Weise habe ich den gesamten Bellevueplatz in meiner Hand.»

«Wäre es nicht möglich, daß Sie einmal aus Versehen zwei feindliche Kolonnen ineinander laufen lassen?»

«Nein, das ist unmöglich, das Einschalten einer neuen Phase löscht die alte Phase aus, sofern es eine feindliche ist.»

Die Bedienung einer solchen Anlage — das sieht man deutlich — braucht Talent. Nicht alle Polizisten, die dort eingesetzt wurden, waren davon begeistert. Manchen kam die Schalttafel wie eine Gespenstermaschine aus einem Frankenstein-Film vor. Schon nach kurzer Zeit wußten sie nicht mehr aus und ein. Man kann nicht einmal sagen, sie «schwammen», nein, sie «planschten»; denn von geordneten, allgemein anerkannten Bewegungen konnte keine Rede sein. Und viele gestanden nachher, daß sie in den Nächten nichts als Autokolonnen und das Aufblitzen roter und grüner Lichter gesehen hätten.

Für den Zürcher Bellevueplatz gibt es eine Stammanschaft von 16 Polizisten und 16 Ersatzleuten, die dort fest zugeteilt sind. Die Ablösungszeit beträgt 1½ Stunden.

Es ist selbstverständlich, daß eine 200 Meter lange Autokolonne dem Mann auf dem Kontrollturm einen größern Eindruck macht als ein Grüpplein von dreißig wartenden Fußgängern. Die Tatsache, daß die ganze Quai-Brücke mit Fahrzeugen vollgestopft ist, die er nicht wegbringt, ist dem Polizisten äußerst unangenehm. Er muß sich darum immer wieder vornehmen, die Fußgänger nicht zu benachteiligen.

«Und was geschieht, wenn Sie einmal eine Kolonne vergessen?»

«Da besteht keine Gefahr. Die machen sich schon bemerkbar. Die Trams klingeln, die Autokolonnen veranstalten ein Hupkonzert.

Und gerade jetzt wird mir das eigentliche Problem solcher Verkehrsanlagen klar: Die Fußgänger können nicht hupen. Das ist's.»

Mit Öl am Hut fährst du nicht gut

«Letzte Woche», erzählte mir der Chef einer Alarmgruppe der Stadtpolizei Zürich, «prallte

gegen Mitternacht ein Motorradfahrer in ein Automobil. Als wir an Ort und Stelle ankamen, stand der Mann völlig apathisch neben seiner demolierten, schweren Maschine. Das Blut, das einer übrigens ungefährlichen Kopfwunde entströmte, rieselte ihm in kleinen Bächlein über beide Wangen und tropfte auf den Boden. Er war nicht schwer verletzt; aber er machte gar keine Anstalten, das Blut abzuwischen. Schon das schien mir sehr verdächtig. Ich wollte ihn etwas beiseite nehmen, um ihn auszufragen. Dabei torkelte er dermaßen, daß ich ihn zu führen hatte. Meine Vermutung, er sei betrunken, wurde auch durch die Auskünfte, die er mir gab, bestärkt. Zuerst behauptete er, allein gefahren zu sein, und etwa zehn Minuten später sagte er aus: „Hä, säb Fröilein deet isch doch hinne druf ghockt!“

Zufälligerweise befand sich ein Augenarzt unter den Zeugen. Auch ein Augenarzt versteht ja etwas von Medizin. Er war ebenfalls der Ansicht, der Mann sei angetrunken.»

Trotz allen Indizien, so lernten wir, konnte man aber selbst in diesem Fall nicht sicher sein, daß der Motorradfahrer tatsächlich zu tief ins Glas geblickt hat. Schuld an dem eigenartigen Betragen des Mannes hätte nämlich auch die Schockwirkung des Unfalles sein können. Immer, wo einer nach einem Unfall nicht ganz nüchtern wirkt, muß man sich deshalb die Frage stellen: «Schock oder Alkohol?»

Eine Blutprobe darf von der Polizei nur nach Rücksprache mit dem Bezirksanwalt oder dem Polizeioffizier angeordnet werden, es sei denn, es liegen sehr deutliche Anzeichen oder Zeugenaussagen vor, die auf übermäßigen Alkoholgenuß schließen lassen. Dann verantwortet der Chef der Alarmgruppe die Blutprobe.

Da die wenigsten Automobilisten Gelegenheit haben, nach einigen Gläsern Wein mit Odol zu gurgeln, verrät sie zum Beispiel oft der Atem. Wo der Sanitätsmannschaft, wenn sie sich über einen Verletzten beugt, ein Schwall von Weingerüchen aus dem Munde des Verunfallten entgegenschlägt, nimmt man stets eine Blutprobe.

Die Verkehrsunfälle, für die übermäßiger Alkoholgenuß verantwortlich gemacht werden muß, sind von rund 500 im Jahre 1946 auf rund 1400 im Jahre 1950 gestiegen. Diese Statistik ist aber trügerisch, da man im Jahre 1950 bei Tatbestandaufnahmen dem Faktor

Alkohol eine wesentlich größere Bedeutung beimaß als 1946.

Daß in einem einzigen Jahr anderthalbtausend betrunkene Autofahrer einen Unfall verursachten, ist bestimmt nicht erfreulich. Trotzdem wird vom Publikum der Anteil des Alkohols an den Unfällen weit überschätzt. Im Kanton Bern zum Beispiel konnte in den letzten Jahren nur für jeden dreißigsten Verkehrsunfall der Alkohol verantwortlich gemacht werden. Und was man gerne übersieht: Während der Alkohol nur an etwa drei Prozent aller Unfälle von Automobilisten die Schuld trug, waren es bei den verunfallten Fußgängern volle sieben Prozent, für die übermäßiger Alkoholgenuß verhängnisvoll geworden war.

Es wäre oft besser, es wäre nicht besser

Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung in Bern hat eine schwarze Liste zusammengestellt, welche die ausbaubedürftigsten Ecken, Kurven und Kreuzungen des Schweizerlandes aufzählt. Der Zusammenstellung folgten dann Eingaben an die Behörde, die Vorschläge für bauliche Verbesserungen enthielten. Etwa ein Drittel dieser Empfehlungen stießen auf geneigte Ohren. «Der Erfolg», schreibt diese Stelle in ihrem Jahresbericht, «blieb nicht aus.

In Solothurn zum Beispiel war die spitzwinklige Einmündung der Wengistraße in die Bielstraße sehr gefährlich, weil die Versuchung bestand, die Kurve zu schneiden. Zwölf Zusammenstöße in den letzten sechs Jahren waren die Folge. 1948 wurde eine Leitinsel erstellt. In den fünf Jahren, die seither vergangen sind, waren nur noch zwei Unfälle zu verzeichnen.»

Die Beratungsstelle kann sich einer ganzen Reihe ähnlicher Erfolge rühmen.

Trotzdem: Der Ausbau der Autostraßen ist ein zweiseitiges Schwert, vor allem dann, wenn man ausbaut, ohne die notwendigen Sicherungen vorzunehmen.

Bekannt geworden ist in dieser Hinsicht das Beispiel Tagelswangen. Dieses Dorf liegt an der Autostraße Zürich—Winterthur. Bis vor einem Jahr zwangen die schlechten Straßenverhältnisse die Automobilisten, die Ortschaft in

vernünftigem Tempo zu durchfahren. Höchst selten passierte ein Unfall.

Unterdessen wurde die Straße verbreitert und prachtvoll übersichtlich angelegt. Seither sind dort mehrere schwere Unfälle passiert. Die ausgebaute Kurve von Tagelswangen hat in wenigen Monaten mehr Todesopfer gefordert als die nicht ausgebaute in ebenso vielen Jahren.

Die linksseitige Zürichseestraße führt durch die Dörfer Kilchberg und Thalwil. In Kilchberg, bei der Einmündung der Schoorenstraße, wo die Straßenverhältnisse sehr übersichtlich sind, haben sich in den letzten paar Jahren verschiedene Verkehrsunfälle, mehrere mit tödlichem Ausgang, ereignet, in Thalwil aber, bei der «Alten Post», wo es die Autofahrer der unübersichtlichen Verhältnisse wegen nicht verantworten können, mit mehr als 40 Stundenkilometern zu fahren, kaum einer.

«Auf unserm Stadtgebiet», so erklärte mir ein Verkehrspolizist der Stadt Zürich, «sind es nicht etwa die unübersichtlichen und schlecht ausgebauten Straßen, auf denen sich die meisten Verkehrsunfälle ereignen, sondern die übersichtlichen und gut ausgebauten. Ich erinnere mich kaum, je einmal an den Limmatquai, an die Niederdorfstraße, die Langstraße oder an die Kirchgasse gerufen worden zu sein. Die Wehntalerstraße, die Industriestraße, die Winterthurerstraße, das sind die Straßen, wo unsere Sanität die Verkehrsverletzten holen muß.

Auch der Seilergraben existierte bis jetzt kaum im Vokabularium der Alarmgruppe. Es ist leider zu fürchten, daß dies künftig nach dem großzügigen Ausbau anders wird.»

Soll man deswegen darauf verzichten, die Straßen auszubauen? Gewiß nicht; der Abschnitt zeigt lediglich, daß technische Verbesserungen allein das Problem der Verkehrssicherheit nicht zu lösen vermögen. Das Beherrschen eines Motorfahrzeuges ist vor allem eine Frage des Charakters. Das Verantwortungsgefühl des einzelnen Fahrers ist das Entscheidende. Ein verantwortungsbewußter, vorsichtiger Autolenker ist eine bessere Voraussetzung für unfallfreien Verkehr als eine 15 Meter breite, schnurgerade Fahrbahn.