

Postautos und Umweltschutz

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **58 (1985)**

Heft 2

PDF erstellt am: **19.03.2021**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-519058>

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.

gern müssen. Es geht – und hier waren sich Politiker auch der Bundesratsparteien bis hinauf zum Bundesrat in ihren Neujahrsbotschaften – um unsere eigene Gesundheit, natürlich auch ums Gesunden des Waldes, um die Erhaltung historischer Bauwerke . . . und wie sich je länger je mehr zeigt . . . der für Verkehr und Landesverteidigung wichtigen *Betonkonstruktionen*. Deshalb ist es *dringend* notwendig, dass der Bund bei seinem riesigen Fahrzeugpark Möglichkeiten der Sanieung und Verbesserung sucht und rasch einführt. *Gratis ist diese gewaltige Umstellung nicht. Wenn wir sie hingegen erst in zehn Jahren vollzogen haben, werden die Schäden an Boden, Bauten, Bäumen und Luft unbezahlbar . . . oder sogar irreparabel sein.*

Maj Stricker

Sympathische Reaktion des Nebelspalter-Verlags

Herzlichen Dank für das uns zugesandte Belegexemplar, welches auf Seite 439 einen Hinweis auf die Nebelspalter-Bücher enthält.

Wir haben uns über die grosse Sympathie und Freundlichkeit, mit der dieser Hinweis verfasst wurde sehr gefreut und bedanken uns dafür.

Wie schlimm es einst bei der Truppenverpflegung stand, wird einem erst so recht bei der Lektüre des Beitrages von Hanns U. Christen bewusst. Vor allem, was die Seefahrer anbetrifft, sieht man wohl stets die schönen Abbildungen der stolzen Segler – zu wenig Gedanken macht man sich aber darüber, wie entbehrungsreich das Leben auf diesen Schiffen war.

Mit nochmaligem Dank und den besten Wünschen für das neue Jahr grüssen wir freundlich.

E. Löpfe-Benz AG, Rorschach
Four Geh a. D.

Postautos und Umweltschutz

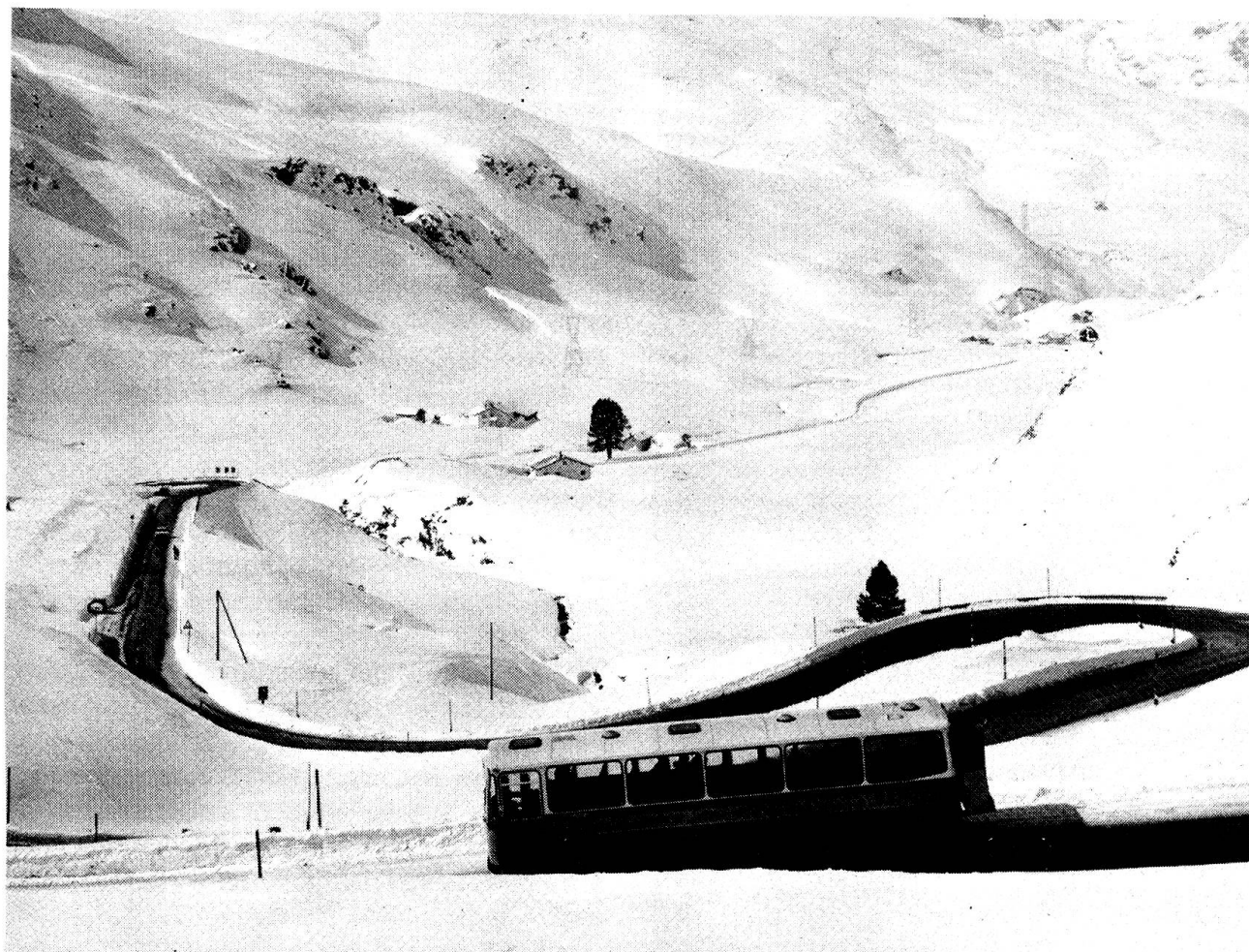
Vor wenigen Tagen haben wir die Dezember-Nummer der Militärzeitschrift «Der Fourier» erhalten. Darin findet sich ein Artikel aus ihrer Feder mit Umweltschutz-Anregungen ans EMD. Gewissermassen als Nebensatz erwähnen Sie die Unsitte, die Motoren der Postautos bei Halten minutenlang im Standgas laufen zu lassen. Zudem geben Sie der Hoffnung Ausdruck, der Bund werde beispielhaft bei der Einführung der Katalysatoren vorgehen. Bei allem Verständnis für Ihr Anliegen möchten wir die beiden Bemerkungen nicht in der publizierten Form im Raume stehen lassen. Denn sie lassen den Eindruck aufkommen, die PTT als Bundesbetrieb scheren sich wenig um den Umweltschutz. Dem ist jedoch beileibe nicht so.

Dass die Postchauffeure beim Halten wenn immer möglich den Motor abstellen sollen, ist nicht nur ein Wunsch der Umweltschützer, sondern eine zwingende Vorschrift. Einerseits schreibt dies der Gesetzgeber vor, anderseits stehen die entsprechenden Bestimmungen in den Betriebsvorschriften der PTT. Wir wissen, dass die Motoren gelegentlich etwas länger laufen, als dies zum Fahren unbedingt notwendig wäre. Besonders im Winter, wenn Heizung, Entlüftung und Beleuchtung eingeschaltet sind, und die Batterie bei vielen Kurzhalten vorzeitig erschöpft wäre. Aber von einer weit verbreiteten Unsitte zu sprechen, ist unseres Erachtens doch



übertrieben. Die PTT beschäftigen gegen 1500 Postchauffeure. Der weitaus grösste Teil unserer Mitarbeiter fährt rücksichtsvoll und umweltbewusst. Wo dies nicht der Fall ist, greifen die Aufsichtspoststellen, die Kreisdirektionen oder unsere Experten und Fahrlehrer gezielt ein. Allerdings müssen wir dazu konkrete Hinweise haben. Mit Pauschalurteilen und Kollektivmassnahmen stossen wir nur die pflichtbewussten Mitarbeiter im Postreisedienst vor den Kopf. Wäre die Einführung der Katalysatoren so einfach, wie Sie dies darstellen, würden die PTT als grösster ziviler Motorfahrzeughalter ohne Verzug die 10 000 notwendigen Einrichtungen kaufen, um ihre Benzinfahrzeuge nachzurüsten. Leider ist dem jedoch nicht so. Es geht ja nicht lediglich darum, den Schalldämpfer gegen einen Katalysator auszutauschen. Auch die Lambda-Technik, die Einspritzanlage oder der elektronisch gesteuerte Vergaser sowie die Lambda-Sonde müssen eingebaut und die Bodengruppe des Fahrzeugs gegen Hitze geschützt werden. Nach übereinstimmender Meinung der Fachleute ist dies praktisch bei älteren Fahrzeugen nicht möglich. Daher besteht für die verschärf-

ten Abgasbestimmungen auch eine entsprechende Übergangszeit. Wir können die Katalysator-Technik effektiv nur bei Neuwagen nutzen. Die Beschaffung von Fahrzeugen, die mit Katalysatoren ausgerüstet sind, ist wiederum von den Liefermöglichkeiten der Industrie abhängig. Die Zahl der angebotenen typengeprüften Fahrzeuge, welche für die PTT-Betriebe in Frage kommen, ist zurzeit noch klein. Mit Rücksicht auf das wirtschaftliche Umfeld und im Bestreben, einer Markenabhängigkeit vorzubeugen, müssen wir eine angemessene Markenvielfalt beibehalten. Der Bundesrat hat darum in seinem Bericht «Waldsterben: Parlamentarische Vorstösse und Massnahmenkatalog» vom 21. 11. 1984 auch nachdrücklich darauf hingewiesen, dass für die Umstellung der Bundesfahrzeuge 7–10 Jahre erforderlich sind. Die PTT-Betriebe sind gewillt, auch künftig einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Wir werden auch bezüglich Katalysatoren alle Möglichkeiten nutzen, die uns offen stehen. Allerdings wird dies nicht in Form von spektakulären Aktionen geschehen, wie dies vielfach erwartet wird. Wir freuen uns, wenn sie dafür



Verständnis aufbringen, und danken, dass Sie uns Gelegenheit geboten haben, Ihnen unsere Betrachtungsweise darzulegen.

Abteilung Betrieb und Kommerzielles
Reisepost
i. V. Willemin

(s) Auch Herrn Willemin danken wir für seine Gegendarstellung. Dass der Seitenhieb bezüglich «Motor-Laufen-Lassen beim Anhalten» nicht ganz unberechtigt war, beweist das Merkblatt der Generaldirektion PTT vom Juli 1984, das wir zur Information unserer Leser auszugsweise publizieren. Mögen die darin enthaltenen, guten Ratschläge auch im Individualverkehr baldmöglichst beherzigt werden!

Beim Halten – Motor abschalten

Immer wieder bitten uns umweltbewusste Reisende, der Postchauffeur solle doch beim Anhalten den Motor abstellen. Nicht zu unrecht, denn Sie, wie wir wissen, dass dies vielfach unterbleibt. Selbst dort, wo es vorgeschrieben ist. Erinnern wir uns daher an folgende Bestimmungen – und halten wir sie künftig ein:

Verlassen des Fahrzeuges

Der Führer hat den Motor abzustellen, wenn er das Fahrzeug verlässt. Bevor er sich entfernt, muss er es gegen das Wegrollen und gegen die Verwendung durch Unbefugte sichern.

Kurze Halte, vor Lichtsignalanlagen und Bahnübergängen

Der Motor ist auch bei kürzeren Halten abzustellen, wenn dies das Wegfahren nicht verzögert.

Umweltschutz:

... insbesondere hat er:

- bei Halten von mehr als 30 Sekunden Dauer den Motor abzustellen

Verhalten in Tunnels

Fahrzeugführer dürfen in Tunnels nur in Notfällen halten. Der Motor ist unverzüglich abzustellen.

Haltestellen mit Umlad

Wenn Güter umzuschlagen sind; ist der Motor immer abzustellen.

Technische Bedenken sind unbegründet, wenn auch kleine Mängel am Fahrzeug, insbesondere an Batterie, Stromerzeugung und Druckluftanlage, jeweils unverzüglich gemeldet und behoben werden. Vor allem auch, wenn die Antrittskontrolle wie vorgeschrieben durchgeführt wird. An uns soll es nicht fehlen! Leisten wir unseren Beitrag zum Umweltschutz. Wir zählen auf Ihre Mitarbeit und danken Ihnen dafür

Juli 1984: Generaldirektion PTT
Hauptabteilung Automobildienste

Rechnungsführer oder «helle Grüne»:

Steigt militärisch und zivil vermehrt auf öffentliche Verkehrsmittel um!

(Siehe auch Seite 41)

Kamerad, was meinst Du?

Im Beobachter Nr. 24/84 sind folgende Zeilen abgedruckt:

«Salzige» Rekrutenschule

Ein Mensch braucht pro Tag etwa ein Gramm Salz, was 0,4 Gramm Natrium entspricht. Durchschnittlich werden aber zwischen 9 und 11 Gramm konsumiert, und eine Untersuchung in drei Rekrutenschulen ergab, dass rund 12,5 Gramm Speisesalz täglich gegessen wurden. Das ist zweieinhalbmal die erlaubte und mehr als zehnmal die notwendige Natriummenge. 8,5 Prozent der sonst gesunden Leute hatten laut dieser Studie bereits erhöhte Blutdruckwerte, die vom Kochsalz gefördert werden. Wer beim Speisen am Tisch nicht nachsalzt, spart bereits 3 bis 4 Gramm täglich. Ein verminderter Natrium-Konsum liegt im Interesse der Volksgesundheit.

Wenn diesen Zahlen Glauben geschenkt werden darf, so müssen wir raschestens unsere Küchenchefs auf diese «Überwürzung» mit Salz aufmerksam machen. Beste Gewürze in jeder Qualität dürfen bekanntlich zulasten Verpflegungskredit gekauft werden. Und diese Speisen – abwechslungsreich gewürzt – haben nicht immer den gleichen Geschmack...

... oder Kamerad, was meinst du?