

Unglück auf der Autobahn : Gasse öffnen!

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **44 (1971)**

Heft 3

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-518080>

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.

Billige Erdkampfflugzeuge haben wir schon in grosser Zahl

Kampfflugzeuge mit bescheidener Leistung und mit bescheidener Überlebenserwartung besitzt die Flugwaffe in den Venom- und Hunter-Verbänden bereits in respektabler Zahl. Sie bilden unsere Infanterie, geeignet zum Einsatz gegen «weiche» Massenziele wie Panzer, Fahrzeuge, Artillerie unter günstigen Wetter- und Sichtbedingungen. Was fehlt und beschafft werden muss, sind Flugzeuge für die Bekämpfung «harter» Ziele, beispielsweise moderner leistungsstarker Fliegerabwehrwaffen, um der «Infanterie», den Venom und Hunter, den Einsatz zu ermöglichen. Die Beschaffung leistungsschwacher Flugzeuge wäre ein zu kostspieliges «Tun als ob» und würde im Ausland unvermeidlich als Verzicht auf die eidgenössische Tradition einer ernsthaften militärischen Bereitschaft verstanden, gewertet und . . . eingeplant.

Unter den Alternativtypen finden sich — allenfalls mit einer Ausnahme — keine Flugzeugtypen, die als Waffensysteme, das heisst mit den vorstehend genannten Geräten ausgerüstet, im Serienbau stehen oder mindestens als Prototypen ihre diesbezüglichen Leistungen heute praktisch demonstrieren können. Dürfen all die Instanzen von der Projektleitung über den Bundesrat bis zum Parlament ihre Anträge beziehungsweise Beschlüsse auf Versprechungen der Lieferanten bezüglich Leistungen, Termine und Kosten basieren? Darf eine Verwässerung des Prinzips der klaren Trennung von Entwicklung und Beschaffung, wie es die Mirage-Untersuchungskommission gefordert hatte, ausgerechnet bei der Flugzugbeschaffung appliziert werden? Technische Spitzenleistungen sind nicht erzwingbar und der nachträgliche Rücktritt von einem Bundesbeschluss für die Beschaffung von Kampfflugzeugen wegen Nichterfüllung von Vertragsbestimmungen fällt allein schon aus Gründen des Zeitverlustes und des Prestige-Engagements von Behörden und Verwaltung ausser Betracht.

Unglück auf der Autobahn — Gasse öffnen!

Schon im kommenden Frühjahr dürften sich auch auf den schweizerischen Autobahnteilstrecken bei Stossverkehr parallele Kolonnen bilden, die sich nur langsam vorwärts bewegen und zeitweilig völlig zum Stillstand kommen. Liegt die Ursache der Stockung in einem Verkehrsunfall, besteht ein lebenswichtiges Interesse am raschen Einsatz der Rettungsdienste.

Stellvertretend für alle Autobahnkantone und in Übereinstimmung mit der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) sowie den Verbänden des Strassenverkehrs, hat Oblt Bruno Hersche, Chef der Autobahnpolizei des Kantons Zürich, die folgenden, allgemein gültigen Richtlinien erlassen:

Bei normalem flüssigem Autobahnverkehr gelten beim Ertönen des Zweiklanghorns die gleichen Grundsätze wie auf Kantonsstrassen, nämlich sofort «Bahn frei». Die Rettungsfahrzeuge werden also normalerweise auf der Überholspur, eventuell auch auf der rechten Fahrbahnhälfte, ihrem Ziel zustreben. Private Lenker sollten daran denken, dass hinter Einsatzfahrzeugen ein Abstand von mindestens 100 m eingehalten werden muss.

Ist dagegen die Autobahn durch sehr langsam fahrende oder stillstehende parallele Kolonnen verstopft, müssen die Lenker der blockierten Wagen sofort nach rechts und links ausweichen, so dass sich in der Mitte eine freie Gasse bildet.

Die Benützer der rechten Spur fahren bis satt an den Seitenstreifen heran, lassen diesen aber offen, weil er eine letzte Platzreserve bildet. Die auf der Überholspur wartenden Lenker weichen dagegen so stark als möglich nach links gegen den Mittelstreifen aus (also Richtung Leitplanke, Seilzaun usw.). Wenn diese Regel einigermaßen konsequent befolgt wird, öffnet sich eine hinreichend breite Mittelgasse, auf welcher Polizei, Sanität und Feuerwehr ihr Ziel erreichen können.

BfU