

Usem Innerrhoder Witztröckli

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **100 (1974)**

Heft 13

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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.

130 km Geschwindigkeit auf Autobahnen

Wieder einmal hat der Bundesrat nachgegeben. Dieses Mal den Auto-Verbänden, dem Garage-Gewerbe oder auch der Autoindustrie ganz allgemein. 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 Überlegungen), leiden Qualen. Subjektiv gesehen stimmt es einfach nicht, dass 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 erfahrungsgemäss 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 unbekannt, und man kommt in diesen riesigen Ländern trotzdem, oder eben erst 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 irgendwie loswerden. Wie könnte man das besser und eleganter tun als mit kräftigem Druck auf das Gaspedal!

W. G., Münsingen

Einseitige Verketterung

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 Verketterung (der Atomkraftwerke) 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 unweisend, wie er Andersdenkende hinstellt, sind sie auch nicht immer. Es ist also

gar nicht abwegig, wie er belehren möchte, von Beseitigung von radioaktiven 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 überführen.

Dies geschieht u. a. in sogenannten Brutreaktoren, die allerdings noch ganz am Anfang der Entwicklung stehen. Ferner sind mir «Halbwertszeiten» 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 24 413 Jahre beträgt. Praktische Bedeutung hat dieser Unterschied allerdings kaum, vorausgesetzt, dass die Abfälle zweckmässig beseitigt werden. Und im Hinblick auf die von Herrn H. M. erwähnten, möglichen Transportunfälle wird man eben Flugzeuge und Schiffe ausschliessen, die Abfälle auf für den übrigen Verkehr jeweiligen gesperrten Strassen oder Eisenbahnen bei vernünftiger Geschwindigkeit befördern und, wenn überhaupt je ein Unfall vorkäme, die Stellen mit dicken 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 technischen Beschreibungen von Atomkraftwerken, wie sehr sich die Erbauer der Gefahren und der damit verbundenen Verantwortung bewusst sind, und daher alle überhaupt denkbaren Sicherheitsvorrichtungen einbauen. So stellt denn auch die Eidgenössische Kommission zur Überwachung der Radioaktivität fest, «von einer Strahlenbelastung der Bevölkerung durch Atomanlagen könne nirgends die Rede sein».

So viel sei in Kürze für heute gesagt; 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

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

BRIEFE AN DEN NEBI



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 Anzug» für einen schnelleren Ueberholvorgang und verlangen eine genügende «Spitze», um eine ausreichende Reserve zu haben. Das Ueberholen des andern ist beim Menschen zur zweiten Natur geworden.

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

Zu Punkt 1 wäre zu sagen, dass Bürger ab 18 Jahren, ohne besondere Erschwernisse, nach einer möglichst kurzen Lerndauer, eine Fahrerlaubnis erhalten. Weiterbildung wird im Sektor Autofahren sehr klein geschrieben und beruht auf Freiwilligkeit. Therapie: Nach Erlangung der ersten Fahrerlaubnis wäre jeder Fahrer zu verpflichten, innerhalb von zwölf Monaten 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 Thema, so richtig geeignet, enorme Kräfte in Wallung zu bringen: Bessere Automobile! Ueber Sicherheit im Auto wurde 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 einfachem Unterbau, also in Wagen mit mässig gutem Fahrverhalten, einen ultraschnellen Motor einzubauen. Aber unverantwortlich ist die bisherige Praxis, auf denselben Strassen Automobile mit sehr unterschiedlicher Leistung und Geschwindigkeitsgrenze laufen zu lassen. Damit züchtet man systematisch das Ueberlegenheitsgefühl des Stärkeren... bis zur Rücksichtslosigkeit! Dass man den labileren Charakteren mit superschnellen Autos eine tödliche Waffe in die Hand gibt, scheint nur die Ansicht besonders 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-Kommission, aber was besagen diese Gesetze und was tut diese Kommission? Schützen sie uns genügend vor Irreführung, Uebervorteilung und Unfalltod? Ich behaupte, in der heutigen Situation, nein! Bei der Reglementierung der Vorschriften 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 Beschränkung 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 bessere Fahrer und für bessere Autos wenig Probleme ergibt, ohne den Gesamtverkehr über Gebühr zu lähmen. Nur dort, wo diese 140 km zuviel sind, sollen entsprechend tiefere Werte signalisiert werden. Innerorts und auf normalen Strassen kann die bisherige 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 internationale Belange, die Autohersteller 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 Modelle 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 Leserbriefveröffentlichungen. Ist doch in unserer heutigen Gesellschaft das Gespräch selten geworden. Entweder trifft man sich mit Gleichgesinnten, 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



Use
Innerrhoder
Witz-
tröckli

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

Hannjok