

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Fourierverband

**Band:** 43 (1970)

**Heft:** 7

**Rubrik:** Schau 2 Mal

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

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



# SCHAU 2 MAL

*Aus dem Verkehrserziehungsprogramm der Armee für das Jahr 1970.*

## **SCHAU 2 MAL wenn Du allein schauen musst**

Zugegeben, manchmal muss auch rückwärts gefahren werden, wenn keine Hilfsperson zur Verfügung steht. Man würde den Kopf in den Sand stecken, wollte man diesen Fall verschweigen. Er dürfte allerdings im zivilen Fahrbetrieb häufiger sein als im Militärdienst.

In jedem Fall muss sich der Fahrzeugführer zuerst vergewissern, wie es hinter seinem Fahrzeug aussieht. Dazu muss er wenn nötig vor dem Anfahren um den Wagen herum gehen. Auch wenn während des Manövers etwas nicht mehr klar ist, hat er anzuhalten und nachzusehen. Niemals darf er sich auf seinen Optimismus verlassen und glauben, es könne ihm nichts passieren. Schon nach kurzer Anhaltezeit können zum Beispiel Kinder aus nächster Nähe das «Soldatenauto» bestaunen oder dahinter spielen. Diese Gefahr ist in der Nähe von Schulhäusern und Spielplätzen besonders gross. Ebenso gefährdet sind alte Leute, besonders wenn ihnen aufgespannte Regenschirme die Sicht nehmen. Wir müssen daran denken, dass sie eventuell hör- und sehbehindert sind und falsch reagieren. Bist Du sicher, dass hinter Deinem Fahrzeug niemand in Gefahr ist? Aber auch Randsteine, Hydranten, Abschränkungen, Verkehrstafeln, Bäume, vorspringende Hausdächer, abgestellte Fahrzeuge haben offenbar die Hinterhältigkeit, sich manövrierenden Motorfahrzeugen aller Grössen in den Weg zu stellen. Zu diesem Schluss könnte man jedenfalls beim Studium zahlreicher Unfalldossiers gelangen.

Jetzt kommt der springende Punkt: Wenn man glaubt, alles sei gründlich «rekognosziert», dann schaut man bewusst ein zweitesmal in die gleiche Richtung. Nicht selten ist man dann überrascht, was bei diesem zweiten Blick, vielleicht aus einem andern Winkel, neu auffällt. Kurze, abwechslungsreiche nach allen Seiten gerichtete Kontrollblicke gewährleisten während des Manövers die unerlässliche Gesamtübersicht. Das Hauptaugenmerk gehört aber der Fahrrichtung.

## **SCHAU 2 MAL beim Wegfahren**

Das Wegfahren vorwärts vom Fahrbahnrand gehört sinngemäss auch zum Manövrieren. Es dürfen dabei keine Verkehrsteilnehmer behindert werden. Wer wegfährt, hat sich möglichst reibungslos in den fließenden Verkehr einzufügen. Wenn hier etwas schief geht, fehlt es in der Regel am Gleichen wie beim Rückwärtsfahren: am Schauen vor dem Handeln. Deshalb ist jedem Fahrzeugführer viel geholfen, wenn er sich den «Doppelblick» angewöhnt. Wenn man den Verkehr genau beobachtet hat und glaubt, wegfahren zu können, dann schaut man unmittelbar vor dem Wegfahren bewusst nochmals kurz zurück. Der sekundenkurze Zeitaufwand fällt nicht ins Gewicht. Der Vorteil des Doppelblickes liegt darin, dass vom Verkehrsablauf, in den man sich einzufügen hat, zwei seitlich gestaffelte Bilder aufgenommen werden. Auf diese Weise fallen wesentliche Veränderungen besser auf und man kann die Entwicklung der Situation leichter *voraus-sehen*, als wenn nur einmal geschaut wird. Ganz besonders macht sich diese Vor-Sicht beim Wegfahren mit Lastwagen bezahlt, weil diese Fahrzeuge in der Regel die Übersicht nach hinten erschweren und zudem eine lange Beschleunigungszeit erfordern. In Extremsituationen wird der Lastwagenführer aber auch bei diesem «Manöver» nicht ohne Hilfsperson auskommen.

Erleichtern lässt sich das Wegfahren schon zum voraus, nämlich beim Parkieren, indem man vor dem Wagen, wenn immer möglich, den nötigen Spielraum zum Ausbiegen freilässt. Besonders für Lastwagenführer, die häufig, aber nur kurzfristig, anhalten müssen (zum Beispiel der PTT), lohnt es sich, hierauf zu achten. So lassen sich Rückwärtsmanöver nach dem Halt vermeiden.

Bei allen Fahrmanövern, ob vorwärts oder rückwärts, gilt mit Recht der Grundsatz: Gut beobachtet, ist halb gefahren. Beobachten heisst hier bewusst schauen und nicht nur routinemässig den Kopf drehen. Auf diese Weise bleibt dem Autospengler viel «Karosseriekosmetik» versagt und dem Motorfahrer manch Unerfreuliches erspart.