

**Zeitschrift:** Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin  
**Band:** 79 (1953)  
**Heft:** 30

## Werbung

### 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:** 16.03.2025

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



# PHILIUS KOMMENTIERT

Unser Kommentar über die Automobilunfälle auf den Niveauübergängen der SBB hat da und dort Entgegnungen geweckt, die, was wir sogleich mit einer großen Genugtuung feststellen, ruhig und sachlich gehalten sind und beinahe den alten Satz vom «Rüpelton des helvetischen Reklamanten» dementieren. In diesem Sinne freut uns besonders die Zuschrift des «Automobilklubs der Schweiz», der, wenn er auch nicht mit Philius gleicher Meinung ist, ihn doch nicht gleich leidenschaftlich apostrophiert.

Zuerst zum Sachlichen. Der Direktor des ACS schreibt:

«Der Philius-Artikel macht dem Leser deutlich, daß es um die Gefährlichkeit der Unfälle an Kreuzungen der Eisenbahn mit der Straße gar nicht so schlimm bestellt sei, und er gipfelt in der Behauptung, (die besonders bei Automobilisten beliebte Darstellung der Niveauübergänge als besondere Gefahrenquelle) präsentiere sich (als nicht viel anderes als eine bloße Stimmungsmache). Als Beweis für diese Auffassung werden die an sich geringen Anteile der auf Niveau-Übergängen verletzten und getöteten Personen an der Gesamtzahl der im Jahre 1952 verunfallten Straßenbenützer herangezogen.

Nun läßt sich die besondere Gefährlichkeit der Unfälle an Niveau-Übergängen nicht nur nach dem Verhältnis dieser Unfallart zum Total der Straßenverkehrsunfälle beurteilen. Berücksichtigt man die Schwere dieser Unfälle, so kommt man zu ganz andern Resultaten und stellt fest, daß an den 100 Ereignissen des Jahres 1952 nicht weniger als 19 Personen getötet wurden. Auf 100 Ereignisse aus der Gesamtheit der Straßenverkehrsunfälle ergeben sich dagegen lediglich 2,35 getötete Personen. Dabei ereignete sich die Gesamtheit der Straßenverkehrsunfälle auf einem über 46 000 km umfassenden Straßennetz, während die Totallänge der 3689 Niveau-Übergänge im Maximum 37 Kilometer ausmacht.»

Der Automobilklub weist sodann auf die Publikation «Ereignisse auf den Niveauübergängen der SBB 1952» hin, die feststellt, daß das Unfallrisiko auf den Niveauübergängen gestiegen und die Zahl der Unfälle, bedingt durch unterlassene oder fehlerhafte Bedienung der Barrieren, im Verhältnis zur Gesamtzahl der Unfälle, um 4,1 Prozent zugenommen hat.

Dazu möchte Philius bemerken: Es lag ihm fern, die Unfälle auf den Niveau-

übergängen bagatellisieren zu wollen. Wenn er die statistisch erhärtete Tatsache bekanntgab, daß der Anteil der auf Niveauübergängen verletzten und getöteten Personen an der Gesamtzahl der im Jahre 1952 verunfallten Straßenbenützer verhältnismäßig ein geringer sei, so wollte er damit nicht die völlige Ungefährlichkeit und «Schuldlosigkeit» dieser Niveauübergänge darlegen, sondern ... nun er wollte davor warnen, den Niveauübergang automatisch zum Prügelknaben zu machen. Wir wissen sehr wohl, daß die SBB mit ihrem Hinweis auf die Zunahme des Unfallrisikos dieser Niveauübergänge ihrem Personal, das an solchen Uebergängen seinen Dienst versieht, einen erzieherischen Wink und eine Mahnung erteilen wollte. Es war nicht ihre Aufgabe, in dieser vor allem für das SBB-Personal bestimmten Publikationen sich auch über die Schuldfrage der Automobilisten zu verbreiten. Hier durfte Philius, zu dessen Beruf es gehört, sich mit diesen Unfällen zu beschäftigen, ein klareres Wort reden. Er hat einen Ueberblick über die Ursachen dieser Unfälle und er weiß, wie oft an diesen Niveauübergängen gerade vom Automobilisten gesündigt wird. Von seinem Bahngewährsmann weiß er, daß die Signale dieser Uebergänge sehr oft nicht beachtet oder sogar ignoriert werden. Es ist durchaus nicht so, daß das Auto, weil sein Lenker den Uebergang nicht sah, verunglückt, sondern weil das Auto in einer Geschwindigkeit «den Uebergang nahm», mit der man Uebergänge prinzipiell nicht passieren sollte. Man hat Philius über jene zahlreichen Fälle unterrichtet, wo ungeduldige Automobilisten dem Barrierenwärter oder der Wärterin eine Szene machen, weil sie «schikanös die Barriere herabließen». Wer mit diesen Wärtern spricht, hört durchwegs die gleiche Klage: «Der Automobilist macht uns den Beruf schwer».

Aus der Kenntnis dieser Dinge heraus schrieb Philius den Kommentar, als Warnung an jene Automobilisten, die in allen Niveauübergängen Torturen ihrer Ungeduld erblicken wollen. Diesen Automobilisten gibt es; er ist keines-

wegs die Erfindung des automobilfeindlichen Fußgängers. Und Philius ist überzeugt, daß dieser Typus auch des Tadels jener Automobilisten sicher ist, die den Automobilmus nicht in Mißkredit bringen. Also ist er auch des Tadels unseres Automobilklubs sicher, dessen Kampagne gegen die Auswüchse des Automobilfahrens im Volke große Sympathie gefunden hat.

Was aber dieser Spezies schwarzer Schafe allen eigen ist: sie geben diesen Uebergängen alle, sich aber keine Schuld. Und das reizte Philius und drum schrieb er einen Kommentar mit der Tendenz: der Automobilist vergesse über der Klage über die Gefährlichkeit unserer Bahnübergänge seine eigene Verantwortung nicht.

Daß bei der gewaltigen Zunahme der Verkehrsdichte auch das Bahnpersonal an diesen Barrieren zu einer vermehrten Aufmerksamkeit und Pflichterfüllung aufgerufen werden muß, liegt auf der Hand. Und eben so klar ist es, daß unsere Bundesbahnen die Niveauübergänge nicht kultivieren dürfen.

Man sieht, Philius und der Automobilklub sind in ihren Ansichten durchaus nicht sehr weit voneinander entfernt.

Zum Schluß: wenn Philius zu einem bereit ist, dann zur Feststellung, daß unser Automobilklub nicht zu jenen Verbänden gehört, die in Befolgung einer sturen Verbandspolitik den Kampf gegen die schwarzen Schafe in den eigenen Reihen vernachlässigen. Es gibt nicht gerade einen Klub, der das Versprechen, den Kampf gegen den einseitigen Automobilmus aufzunehmen, so voll und ganz eingelöst hat wie der ACS (auch den Touringklub der Schweiz trifft dieses Lob). Wir haben immer wieder Ursache, dem ACS für Aktionen zu danken, mit denen er auf eine Erziehung des Autofahrers hinzielt. Der ganze Ton dieses auf sachliche Erörterung Gewicht legenden Briefes, der von jener in Reklamations-schreiben sonst landesüblichen Rauborstigkeit frei ist, kennzeichnet eine Gesellschaft, die nicht allein für enge Verbandsinteressen, sondern für ein größeres der Allgemeinheit dienendes Ziel eintritt.

**KALODERMA**  
Gelee  
**NIE MEHR RAUHE HÄNDE**  
100% Schweizer Produkt Kaloderma AG. Basel

WEINHANDLUNG  
BAUR AU LAC  
ZÜRICH



nur für beste Weine und Spirituosen

**Fortis**  
UHREN  
WELTBEKANNT