

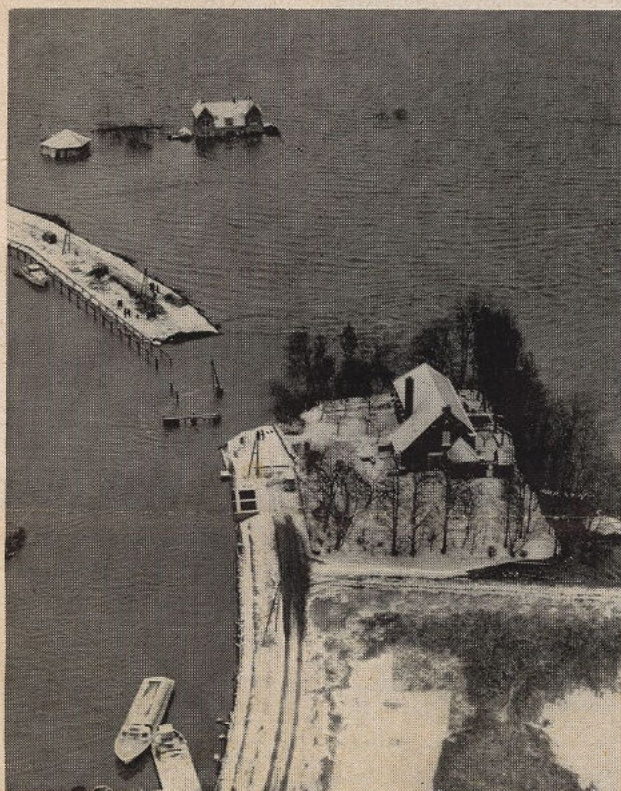
Christofoor

ZESDE JAARGANG 1960

ORGAAN VAN DE
BROEDERSCHAP VOOR VEILIG VERKEER TE ELSENDORP

SECRETARIAAT VAN DE BROEDERSCHAP: KERKSTRAAT 65, HEES-NIJMEGEN

EERSTE AFLEVERING



In de vroege ochtend van de 1ste februari van het jaar 1953 werd

Nederland opgeschrikt door de geweldige ramp die ons land had overvallen, een ramp, waarvan nog niemand op die dag de gevolgen kon overzien. Sommige berichten spraken over 250 doden, andere waren minder optimistisch en gewaagden al aanstonds van minstens 500 doden. Maar die berichten wezen we met verontwaardiging als sensatie af, een sensatie die op dat moment wel zeer misplaatst was. En we luisterden naar de radio, die naarmate men wat meer inzicht in de algehele chaos kreeg, steeds nieuwe berichten de wereld inzond, berichten die evenzovele doodstijdingen waren voor honderden en honderden mensen. De wijzer van de klok draaide door, maar met het uur versprong ook het dodencijfer: 500, 575, 650, 700 en dan opeens 900 en we dachten, dat er geen eind meer aan zou komen! Dat dachten we verschillende dagen lang en toen de cijfers eindelijk niet meer versprongen, staarden ons vier cijfers aan: 1800 doden!

Nederland was geslagen, zoals het sedert de bevrijding niet meer geslagen was: 1800 doden. Tenminste... zó dacht men en zó denken de meeste landgenoten nóg. Ja, óók zij die van het snelverkeer gebruik maken.

Maar... dan weten zij blijkbaar niet, hoeveel slachtoffers het verkeer jaarlijks in ons land eist!

In 1958 waren dat 1604 doden, 23.291 ernstig gewonden, waaronder vele honderden die voor het leven invalide werden, en 16.491 lichtgewonden! Willt u hierna ook nog de cijfers over 1959 horen? 1684 doden, 25.441 ernstig gewonden en 18.039 lichtgewonden! Dat betekent, — wanneer we even een eenvoudig rekensommetje maken, — dat alleen in 1959 reeds het verkeer dood en verdriet — en wie zal vertolken wat deze zo nuchter neergeschreven woorden in werkelijkheid kunnen inhouden! — in circa 45.164 gezinnen bracht!

Moet dat nog langer zo doorgaan? Néén, u kunt niet voor anderen beslissen, dat is waar. Maar u kunt wél zeggen: omdat ik weet, wat het voor mijn vrouw en kinderen zou betekenen, wanneer ze mijn doodsbbericht thuis zouden krijgen of wat het voor mij zelf zou betekenen, wanneer men mij de dood van één van mijn kinderen kwam melden, daarom wil ik ook alles in het werk stellen om ánderen voor dat lot te sparen!

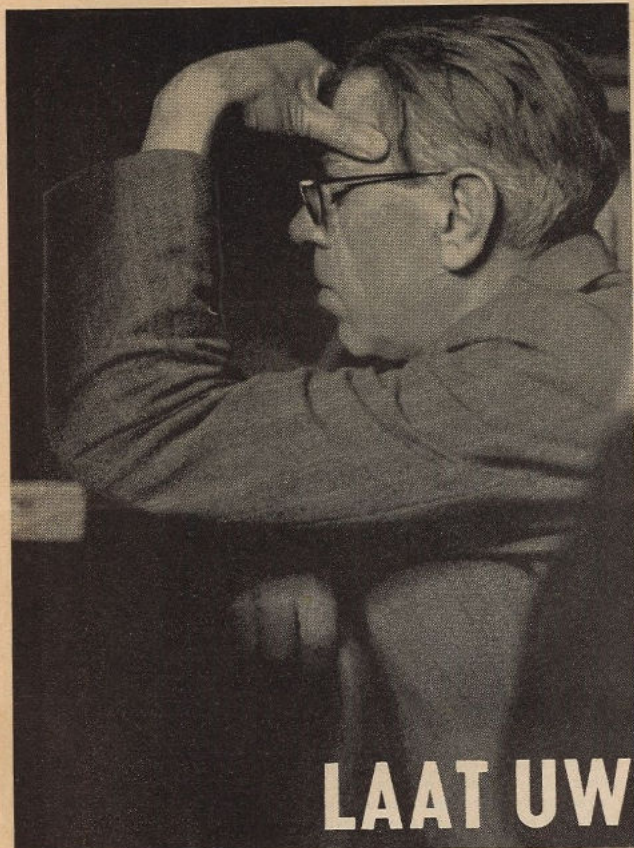
De watersnoodramp

eiste 1800 doden! Weet U ook hoeveel slachtoffers het verkeer eist?

De gemiddelde toename van het aantal verkeersongevallen in de jaren 1953-1956 was 14.000. Van 1956 op 1957 bedroeg deze toename 5.000, nl. van 129.000-134.000. Opvallend is dat het aantal ongevallen met vrachtauto's van 1956 op 1957 met 2.000 verminderde, terwijl dat van personenauto's met 3.000 vermeerderde. Van de diverse werkdagen had de zaterdag in 1956 en 1957 het hoogste ongevallencijfer, met een zeer sterke piek tussen 12 en 13 uur.

Een ander opvallend verschijnsel is de voortdurend duidelijke stijging van het aantal ongevallen op zondagen. In 1948 vonden er nl. van het aantal ongevallen 3% op zondagen plaats; in 1957 was dit echter gestegen tot 10%.





LAAT UW ZORGEN NIET STUREN...

Het gebeurt iedereen wel eens een keer, dat hij met het verkeerde been uit bed stapte en dat hij een dag lang met een bokkepruik rondloopt, maar dat hoeft nog niet meteen noodlottige gevolgen te hebben.

Maar toch...

Toch moeten we die verkeerde benen, bokkepruiken en al die andere, al of niet in spreekwoorden en beeldspraken neergelegde gemoedsstemmingen, vooral niet onderschatten, want zij kunnen wel degelijk een dodelijk gevaar opleveren.

Veilig verkeer is immers niet alleen - het werd al zo dikwijls gezegd - een kwestie van de verkeersregels kennen,

NATTE WEGEN EISEN BEHOEDZAAMHEID

Natte straten vereisen een bijzonder voorzichtige en behoedzame rijtechniek, wil men voorkomen, dat de auto gaat slippen. Het verdient aanbeveling voordat men een rit begint eerst na te gaan of remmen, banden en stuur in orde zijn; bij de geringste afwijking mag men niet nalaten eerst een bezoek aan de garage te brengen om een en ander te laten bijstellen. Het belangrijkste gebod voor het berijden van gladde wegen is: langzaam rijden. Komt men plotseling op een gladde of beijzelde weg (kinderkopjes en bruggen zijn berucht) dan is het absoluut verkeerd onmiddellijk op de rem te gaan staan. Op de eerste plaats moet men het hoofd koel houden, zo snel mogelijk in een lagere versnelling tetrugschakelen en dan door kalm en enkele malen herhaald remmen de snelheid verminderen. Niet alleen bij het remmen, ook bij het wegrijden dient men de behoedzaamheid te betrachten. Wegspuiten, altijd al onverstandig, is bij gladde wegen ten enen male uit den boze, omdat de banden op een glad wegdek doordraaien. Ook het sturen vereist de nodige opmerkzaamheid.

omdat er zo onnoemelijk veel situaties zijn, die veel meer eisen dan dat. Ja, er zijn zelfs legio situaties, waarbij we die regels... vooral niet toe moeten passen! We hebben daar een vorige maal reeds over geschreven, hoe een rigoureuze toepassing der verkeersregels van het genre „Ik sta op mijn recht!“ kan leiden tot de grootste ongelukken.

De man, die van rechts komt en daarmee „op zijn recht staat“ (wat overigens nergens in de wet staat, daar er alleen een plicht bestaat een ander voorrang te geven, terwijl er nergens wordt gesproken van het recht voorrang te hebben, laat staan te nemen), kortom: de man, die van rechts komt en zijn vermeende rechten bezig is op te eisen, is een gevaar voor de samenleving.

Flinke kerels.....

En nu is het vreemde, dat menig *goed* weggebruiker, menig *goed* automobilist onder bepaalde omstandigheden ineens zo'n kwasi flinke kerel kan worden, die op zijn rechten gaat staan, terwijl hij anders meestal begrip heeft voor de situatie en liever een ongeluk voorkomt dan zijn vermeend recht op te eisen. Op hetzelfde ogenblik, dat hij zo'n „flinke kerel“ wordt, is hij tevens een gevaar geworden.

Veilig verkeer is een kwestie van karakter. Ja, misschien is het karakter zelfs nog van groter belang dan de vraag,

ook nog een aangelegenheid van stemmingen en dáárover wordt in veel mindere mate gesproken.

Stemmingen, gemoedstoestanden, in een goed humeur zijn: ziehier enige factoren, waaraan veel meer aandacht besteed zou moeten worden dan zulks tot heden het geval was. Vooral, wanneer wij min of meer terecht menen te behoren tot de categorie van *goede* weggebruikers, want juist die lopen dan het meeste gevaar!

Laten we er geen doekjes om winden. U bent een lezer van „Christofoor“ en hebt alleen daardoor reeds bewezen tot degenen te behoren, die het met het verkeer ernstig menen. Degenen, die dit blad werkelijk met de grootste aandacht lezen, willen stellig daadwerkelijk meewerken aan een veiliger verkeer en zij rangschikken zich automatisch tot de categorie der *goede* weggebruikers. Wat niet wegneemt, dat wij allen op onze tijden fouten kunnen maken.

Daarom is de waarschuwing inzake onze gemoedsstemming juist in het bijzonder gericht tot de lezers van dit tijdschrift, zoals zij gericht is tot alle *goede* weggebruikers.

Een ogenblik kan fatale gevolgen hebben

Kortgeleden is er in Amerika een actie gestart, die zich juist richt tot de *goede* weggebruikers, die in één fatale minuut ook kunnen gaan behoren tot de moordenaars van de weg. Want een ogenblik van mindere bedachtzaamheid kan reeds de grootste fatale gevolgen hebben.

De zakelijke zorg, de transactie die niet doorging, de menselijke zorg om de ziekte van een kind, geldzorgen, de heel begrijpelijke ergenis om een andere weggebruiker, die een stommitieit beging en die we heel even mores willen leren (omdat wij het immers altijd zo goed doen!...), dat even afgedwaald zijn om dat aardige vergezicht, dat mooie landschap (om van die aardige, luchtige verschijning der andere sexe maar in het geheel niet te reppen...) het kunnen allemaal voor die *goede* weggebruiker net momenten opleveren voor een fataal gevolg.

In Duitsland is er een actie geweest om de vrouwen van chauffeurs op het hart te binden haar mannen niet met de pee in hun hart van huis te laten gaan, omdat zij anders de grootste gevaren voor andere weggebruikers opleveren. In Amerika richt men zich thans in het algemeen tot iedereen, die een *goed* weggebruiker wil zijn, om hem erop te wijzen, dat de geestesgesteldheid van de man achter het stuur van minstens evenveel betekenis is als de vraag of hij de verkeersregels kent!

want met die kennis, die zelfs aan de domste jongen valt bij te brengen, zijn wij er nog lang niet. Voorwaarde voor veilig verkeer is immers ook nog... dat die regels toegepast worden. Evenwel: ook dán zijn we er nog niet. Maar toch...

Toepassing regels niet voldoende

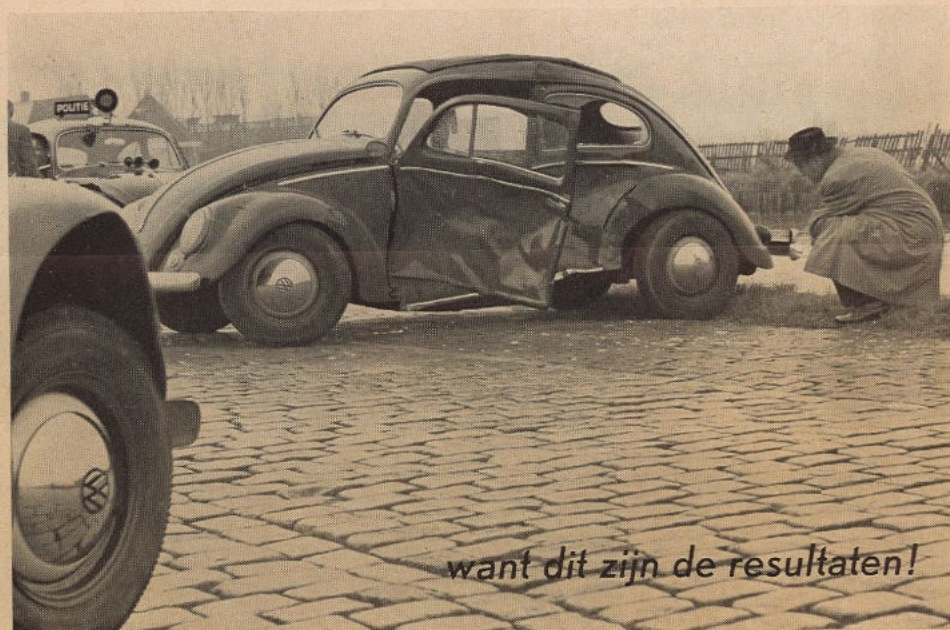
Toch wilden wij wel en velen met ons, dat we al zover waren, dat de verkeersregels werkelijk beter werden toegepast dan nu helaas maar al te dikwijls het geval is. De dodenlijst zou dan ongetwijfeld al een heel ander beeld te zien geven.

Maar nogmaals: de simpele toepassing der regels is nog lang niet voldoende

of iemand de verkeersregels wel helemaal tot in de details kent. Want een goed karakter, dat wil zeggen: een karakter, dat plaats laat een medemens te respecteren om der wille van diens bestaan, zal minder gelegenheid bieden tot botsing, ook een verkeersbotsing dan het karakter, dat door dik en dun zijn bestaansrecht moet bewijzen. Zo'n karakter mijdt de botsing met zijn medemens niet, zo iemand heeft op z'n tijd behoefte aan een conflict. Daarom mede is de opvoeding tot veiliger verkeer ook een zaak van karaktervorming!

Stemmingen en gemoedstoestanden

Daarnaast is veilig verkeer, behalve kennis der regels en karakterv-



want dit zijn de resultaten!

Hotelplan n.v.

Het is een bekend feit, dat het bezit van een eigen auto in sterke mate met zich meebrengt, dat de eigenaar hiervan zich tijdens zijn vakantie niet gebonden wil voelen aan plaats en tijd en vaak op reis gaat met de idee „onderweg vind ik wel wat“.

Nu is het echter ook een feit, dat het autopark in Nederland en andere landen zich hoe langer hoe meer uitbreidt en, in vergelijking met een jaar of tien geleden, zich enige malen heeft verviervoudigd.

En al deze tienduizenden autobezitters met hun sanhang willen zich vrij voelen en ongebonden en maken over het algemeen slechts vage plannen omtrent het aantal kilometers, die zij willen rijden. Kon dit 10 jaar geleden nog makkelijk, nu heeft dit helaas meestal tot gevolg, dat, vaak tot diep in de nacht, naarstig gezocht moet worden naar een onderdak om het moede hoofd neer te leggen en de automobilist ten einde raad maar „iets“ accepteert. Of hij begint, door ervaring voorzichtig geworden, reeds om twee of om drie uur uit te kijken of hij iets geschikts kan vinden met dus als gevolg: verlies van vakantietijd en een gebroken dag. Het HOTELPLAN, steeds er op uit zijnde het reizend publiek van dienst te zijn, heeft deze feiten tijdig onderkend en daarom nu ook een afdeling geopend, die uitsluitend de belangen behartigt van de automobilist.

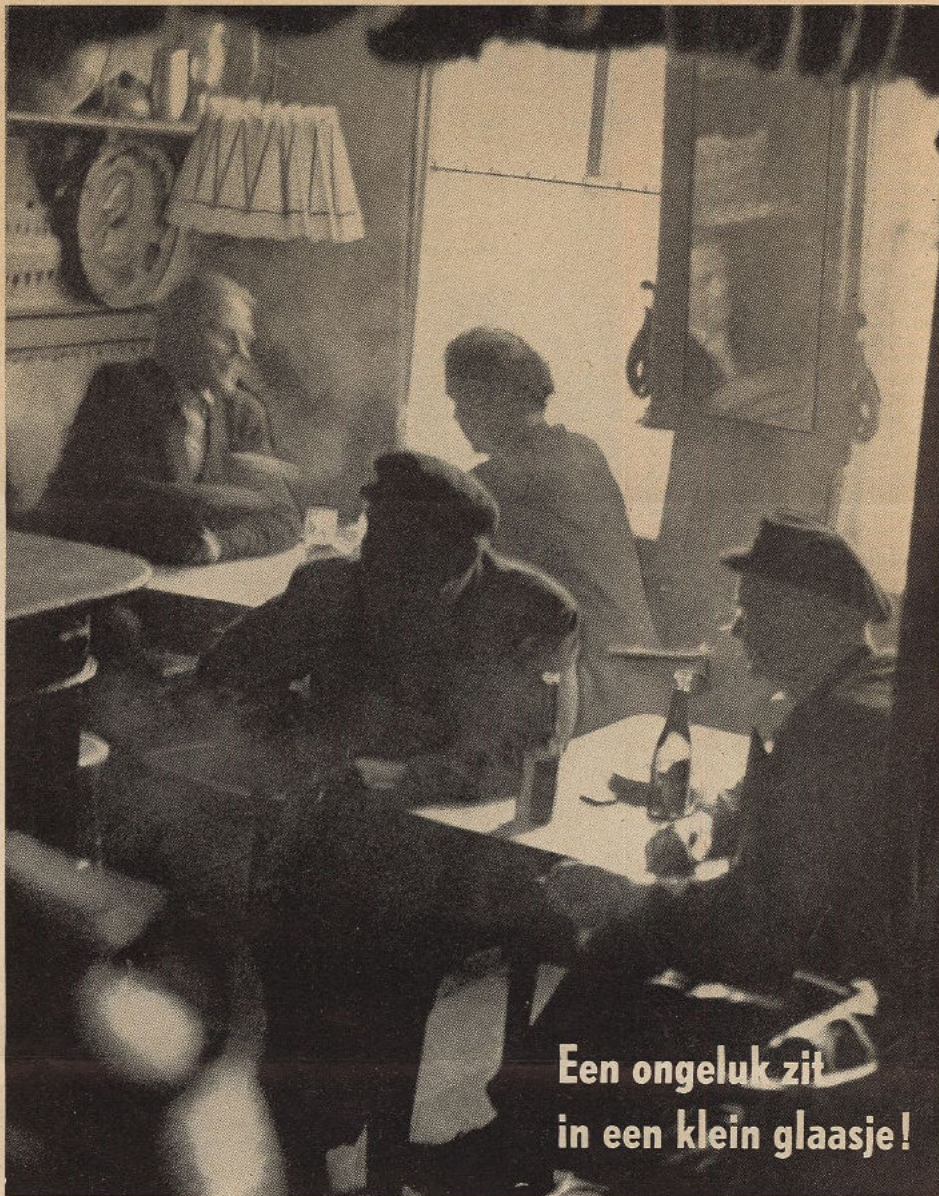
Nu behoeft deze niet meer vaak vruchteloze pogingen te doen de benodigde accommodatie te verkrijgen, niet meer zijn dag te versnipperen, niet meer noodgedwongen genoege te nemen met een peperdure kamer of, in het andere geval, een zolderkamerje zonder enig comfort.

Neen, hij kan geheel zonder zorgen op reis gaan, vrij en ongedwongen langs 's Heren wegen zwerfen en de dag plukken op zijn eigen manier, want aan het eind van deze dag staat zijn bed voor hem gereed en de tafel feestelijk gedekt.

Wil hij een zwerftocht maken door Italië of Spanje, ergens verblijven in een rustig bergdorpje of in een grote stad, steeds zal de hotelier hem van harte welkom heten en niet, zoals nu zo vaak gebeurt, spijtig de schouders ophalen met de mededeling „Alles bezet“. Want langs alle mooie wegen, in alle bekende toeristen- en pleisterplaatsen heeft het HOTELPLAN voor de reiziger-per-auto kamers met demi-pension gereserveerd, die hij reeds in Nederland betaalt. Hij behoeft dus ook geen overvolle portefeuille (met alle risico van dien) meer mee te nemen, aangezien de kamer, het ontbijt en het diner reeds zijn voldaan.

HOTELPLAN geeft hiervoor, onder de naam „AUTOPLAN“ een speciaal automobilistenprogramma uit, dat de geïnteresseerde alle mogelijke inlichtingen betreffende deze nieuwe service geeft.

HOTELPLAN N.V.
Laan van Meerdervoort 26-30,
DEN HAAG



Een ongeluk zit
in een klein glaasje!

Mens, weg, voertuig en weer

Het verkeersprobleem heeft niet alleen een medisch aspect, het is een maatschappelijk kwaad, een bedreiging van de volksgezondheid, zowel fysiek als psychisch." Dat is een van de belangrijkste conclusies uit het verslag van het congres van artsen-automobilisten, dat onlangs in Nederland werd gehouden.

Dit verslag geeft in nuchtere bewoordingen verschillende visies op het verkeersprobleem van onze tijd en artsen blijven wel bij uitstek de vaklieden om dit alles nuchter te beoordelen. Niet alleen hebben zij in de praktijk regelmatig te maken met verkeersongevallen en hun oorzaken, maar zij worden ook steeds weer geconfronteerd met de gevolgen daarvan: menselijk leed, invaliditeit en nog een ander kwaad: overschilligheid. Wij lezen in ons maandagochtendblad „Verkeer in het weekend: negen doden“ en de meeste mensen blijven daar merkwaardig onverschillig bij.

In alle dicht gemotoriseerde landen (en daar is Nederland nog lang niet bij) ziet men hetzelfde beeld: elke dag een ongeveer gelijkblijvend aantal verkeersongevallen met hoogtepunten om en nabij de weekenden en in de vakantietijd, maar met een totaal, dat elk jaar iets hoger ligt dan het voorafgaande jaar. „Wij artsen zijn ervan overtuigd“, aldus zei dr. Glastra van Loon „dat de uitwerkingen van deze verkeerspathologie zich niet beperkt tot de afzonderlijke slachtoffers, hun verminkingen en hun schade, maar dat deze ook reeds een bedreiging vormt voor de lichamelijke en geestelijke volksgezondheid“.

Gevaarlijke houding

De grote fout is, dat de mens geneigd is zich neer te leggen bij de verkeersongevallen als een onvermijdelijk kwaad. Het is deze houding in wezen mede bijdraagt tot het totale beeld van in aantal toenemende verkeersongevallen. Verkeersdeskundigen houden zich in alle landen bezig met be-

strijding van verkeersongevallen, de medische wereld heeft een belangrijke taak, het speuren naar lichamelijke en geestelijke oorzaken, die een ongeval kunnen veroorzaken en het bestrijden van de gevolgen van verkeersongevallen. Nog altijd ontbreekt het de medische wereld aan voldoende betrouwbare gegevens op dit gebied. Men weet bij voorbeeld niets van de frequentie waarin lichamelijke of geestelijke gebreken (wegraken door toevallen, storing in de bloedsomloop of spijsvertering, duizeligheid, hartkwalen) verantwoordelijk zijn voor ongevallen. Men zou dit kunnen bereiken door de artsenwereld als geheel ook internationaal nauw te betrekken bij het verkeersprobleem.

Braintrust

Dr. André Soubiran, voorzitter van de Franse organisatie van Artsen-automobilisten, Koestert bijvoorbeeld het plan om een Europese Unie tegen verkeersongevallen op te richten, zoals men ook tuberculose en alcoholisme internationaal bestrijdt. Hierin zouden niet alleen medische instanties verte-

genwoordigd moeten zijn, maar ook deskundigen van diverse ministeries, zoals binnenlandse zaken, waterstaat, openbare werken, financiën, opvoeding, volksgezondheid. Dat een Fransman met een dergelijk plan komt, is niet verwonderlijk; Frankrijk is het onveiligste land ter wereld. In de Ver. Staten heeft men jaarlijks 5 doden per honderd miljoen voertuig-kilometers, in Engeland zeven, maar in Frankrijk telt men per jaar veertien doden per 100 miljoen voertuig-kilometers. Wat zijn de oorzaken van het verkeersongeval? Geplaatst naar hun invloed zijn het; de mens, de weg, het voertuig en de weersomstandigheden. Onder de eerste factor — de mens — spelen de voornaamste rollen de onvoorzichtigheid van de bestuurder en de snelheid van het voertuig. De ernst van het ongeval wordt in hoge mate bepaald door de snelheid op het moment van het ongeval. Bij 30 km. per uur is er werk voor de apotheker, bij 45 km. per uur voor het ziekenhuis en bij 100 km. per uur voor de begrafenisondernemer.

Controle op rijtscholen en -examens gewenst.

In belangrijke mate verdient het aanbeveling om scherpe controle uit te oefenen op rijtscholen en rijexamens op voertuigen en alle aandacht te besteden aan voorlichting. Niet alleen de Overheid heeft hier een taak, maar ook het publiek moet zijn doordrongen van de noodzaak actief mee te werken aan de bestrijding van de verkeersdood en wat daarmee samenhangt. Wat ontbreekt. In brede kring werd de mening

geopperd, dat er nog heel wat ontbreekt aan de organisatie van de eerste hulp in vele landen. Vaak ontbreken goede telefonische verbindingen met artsen en ziekenhuizen en in vele gevallen zijn de transportmogelijkheden onvoldoende.

In dit verband sprak dr. Kurt Braun uit Oostenrijk over de noodzaak om tijdens het vervoer van patiënten al zuurstof en bloedplasma toe te dienen. Het verschijnsel van „shock“ kent men nog lang niet volledig. En het is juist shock, die in vele gevallen de toestand van de gewonden verergert. Tegenwoordig past men in gevallen, waarbij geen direct gevaar voor overlijden of verbloeding bij verkeersslachtoffers bestaat, wel de methode toe om de gewonden rustig te laten zitten of liggen alvorens tot vervoer over te gaan.

Psychische oorzaken

Niet alleen fysieke oorzaken en gevolgen van verkeersongevallen hebben de aandacht van de medische wereld, ook de psychische oorzaken worden bestudeerd. Waarom zijn vele mensen achter het stuur zo anders dan in de normale omgang? Waardoor wordt een automobilist in het verkeer een ander mens? De auto geeft machtsbewustzijn, zei prof. dr. W. G. Sillevius Smit en hij verwees in dit verband ook naar de opgroeiende jeugd, die een groot aandeel heeft in de ongevallen met automobielen, scooters en bromfietsen. Dr. F. H. Glastra van Loon gaf hierop een aanvulling, waarin hij zei, dat de werkelijke oorzaak van de overdonderende meerderheid van alle verkeersongevallen is gelegen in snelheidslust, sensatiezucht en gokken met de dood. Zenuwartsen maken in toenemende mate het verkeersprobleem tot het hunne. Zij bestuderen het probleem van de voortdurende geïrriteerdheid van vele mensen in het verkeer en de mogelijkheden tot het scheppen van een beter verkeersklimaat. Zo dit congres iets heeft geleerd behalve het feit dat het verkeersongeval in ernst en aantal toeneemt, dan is het wel, dat internationale samenwerking op breed vlak een allereerste voorwaarde is.

KINDERONGELUKKEN

een wreed verschijnsel met een grote omvang

Hoe ingewikkeld het probleem van de verkeersongelukken en dat van de ongevallen in het algemeen wel is, bleek bij een congres dat onlangs in Utrecht werd gehouden, waar prof. Kleijn een inleiding hield. Hij besprak o.a. de kinderongelukken en zei dat dit een veelomvattend vraagstuk is, een wreed verschijnsel met een grote omvang. In het jaar 1958 vonden 965 kinderen tot 19 jaar de dood tengevolge van een verkeersongeval. Het verkeer had hierbij schuld aan 45 procent der gevallen. Prof. Kleijn zei, dat het voorkomen van deze ongelukken meer een organisatorisch dan een medisch vraagstuk is; het raakt, zo zei hij, vrijwel iedereen; het is een massa-probleem.

Hij achtte het van essentieel belang een zodanige instelling van het publiek aan te kweken, dat men zich meer bewust wordt van de dreigen-

de gevaren en dat men bereid wordt in het belang van zich zelf en van anderen zich daarnaar te gedragen.

Adviesraad

Hij besprak de instelling van een adviesraad als coördinerende instelling voor de ongelukkenpreventie die dan de beschikking zou moeten hebben over een officieel coördinerend voorlichtingsbureau, dat niet een overheidsinstituut zal moeten zijn, maar een instelling welke gedragen wordt door de verschillende maatschappelijke instellingen en onderdelen van het bedrijfsleven, die bij de ongelukkenpreventie zijn betrokken.

Ook de communicatiemiddelen, zoals pers, radio, televisie, zouden in deze raad moeten worden vertegenwoordigd. Onmisbaar achtte hij een onafgebroken reeks veilig-

heids- en anti-ongelukkencampagnes, telkens verspringend van de ene naar de andere groep van ongelukken, steeds ingesteld op de actualiteit, werkend met steeds nieuwe ideeën en propagandamiddelen, soms dramatisch, soms angst-aanjagend, dan weer een rustig beroep doende op het verantwoordelijkheidsgevoel en op een bewust zorgvuldig zijn en een beheerst handelen.

Hij sprak hierbij ook over het zuiver voorlichting geven omtrent de gedaanten, waarin een ongeluk zich kan voordoen, over de gevallen en omstandigheden, feiten en veiligheidsmaatregelen. Een en ander, zo werd opgemerkt, zal betrekkelijk kostbaar zijn. Maar er zal ook een beroep gedaan mogen worden op de publiciteitsmiddelen en het bedrijfsleven tot deelneming in deze voorlichting.

Hij wees er verder op, dat we naast het zuiver technisch gebruik van de hulpmiddelen, welke de techniek en de wetenschap ons hebben geschonken, ook de „behoorlijkheidsnormen“ moeten leren ontwikkelen en hanteren, die bij dit technisch gebruik passen. Onze ethische ontwikkeling, zo zei professor Kleijn, is nog een stuk achter bij die van de techniek.

Wegverkeer: Een samenspel

Het wegverkeer wordt wel eens met een spel vergeleken. Terecht spreekt men van „samenspel“, hetgeen associaties wekt met veldsporten, waarbij het ook op het gehele team aankomt.

Niet minder terecht spreekt men, vergelijkenderwijze, ook wel over „schaakspel“, wat er op duidt, dat alle stukken voor ieder zichtbaar op het bord staan en voortbewogen kunnen worden volgens vaste, onwrikbare regels.

Het kost niet veel moeite hieraan nog wat voorbeelden toe te voegen. Er is echter één spel, waaraan men vooral zal denken, en dit niet vanwege de alweer achter ons liggende wintermaanden, maar door de verschijnselen op de weg. „Mens, erger je niet!“

Tallose malen kan men wagens en motoren op weggedeelten, waarop slechts een snelheid van 50 km is toegestaan, minstens zeventig zien rijden. Aannemende dat de verkeersvoorschriften globaal gesproken voor ieder gelijk gelden, vraag je je dan af „Hoe kan dat nou!“ En je voegt er [ook alweer voor je zelf] aan toe: „Mens erger je niet!“

Maar, je ergerf je natuurlijk wél! Waarom erger je je?

Het meest voor hand liggende antwoord is: „Omdat je het gewoon niet hebben kunt, dat je ingehaald wordt, dat een ander sneller rijdt“. Toch is die verklaring, hoe afdoende zij ook lijkt, niet juist. Zij gaat n.l. pas op in die gevallen, waarin beide partijen onder gelijke voorwaarden verkerend, het wedstrijd-element in hun rijsnelheid brengen. Dat zijn dus die kwajongens achter het stuur, die sneller gaan rijden, alleen om door die hogere snelheid een ander geen voorbijrijden te gunnen en die zich ergeren, wanneer zij het onderspit delven.

Valsspelers

Maar wanneer men binnen het gebied van de maximum snelheid rijdend en zich aan die grens van 50 km houdend door een ander voorbij gereden wordt, behoeft men niet het „minderwaardigheidsgevoel“ te hebben van de langzaamste te zijn. De ergernis, die door dat inhalen wordt opgewekt, zou men kunnen vertalen met: „Die vent speelt vals, hij houdt zich niet aan de spelregels“. Moeten we dit dan allemaal maar nemen? Moeten we berusten in het feit, dat een mentaliteit groeit van „Het kan niks bommen, rij maar raak“ of moeten we erop staan, dat een schavuit een schavuit is, die op het schavot van schande en straf behoort te komen?

De vraag stellen is haar beantwoorden. Als we het goed blijven vinden dat sommige mensen zeventig blijven rijden waar maar vijftig gereden mag worden, dan slepen ze — letterlijk en figuurlijk — andere weggebruikers met zich mee. En dit geldt precies zo voor de inhaalverboden en alle andere bepalingen,



Wilt U graag op straat sterven?

Ik niet!



die wel bestaan, maar waaraan niet of onvoldoende de hand wordt gehouden.

Verhouding zoek

Wanneer men nu opmerkt, dat de politie ook niet overal tegelijk kan zijn, dat er wel degelijk gecontroleerd wordt, dat er heus wel processen-verbaal worden opgemaakt, dan is dit voor geen tegenspraak vatbaar. Er wordt gecontroleerd, er wordt bekeurd en er wordt ook gestraft.

Wij menen slechts, dat er naar verhouding zo verschrikkelijk veel wordt overtreden zonder straf op de zonde, dat de verhouding zoek is. En dat deze verhouding wel zoek móet zijn, omdat men moeilijk zo veel tot bekeuren bevoegde mannen op straf kan hebben, dat die verhouding niet zoek zou zijn.

Dit leidt logischerwijze tot de conclusie, dat er dus iets anders op gevonden dient te worden, wil men althans niet besluiten de voorschriften maar op te doeken. De consequentie is geen andere, dan dat controle-apparaten de plaats zullen moeten gaan innemen van de mannen, die we tekort komen. Dat betekent dus: mechanische, onpersoonlijke, koel-registrerende controle, waarmee op verschillende plaatsen reeds wordt geëxperimenteerd en waartegen verontwaardigde stemmen zijn opgegaan. Stemmen die spreken van „onsportief”, maar ook stemmen die krachtiger bezwaren laten horen, waarbij morele overwegingen te berde worden gebracht.

Onzichtbare controleurs

Men moet voor deze bezwaren begrip hebben, maar wie in de politie, behalve de instantie die straf oplegt, ook het apparaat ziet, dat de veiligheid helpt bevorderen, kan zich alleen op het standpunt stellen, dat elk deugdelijk hulpmiddel dat haar ten dienste wordt gesteld, ons dichterbij het doel van veiliger verkeer brengt. Niemand zal verlangen dat de politie, voor zover het haar taak is onze eigendommen tegen onverlaten te beschermen, tegen nachtelijke inbraak te behoeden, met luid rinkelende bellen haar rondend doet. Iedereen accepteert de „stille” agent, de rechercheur, die niet als zodanig kenbaar is. Op gelijke wijze zal men moeten accepteren dat stille agenten, in burger of in niet als politie-auto's te herkennen wagens, achter de dieven van onze verkeersvoorschriften aanzitten. Het overtreden

van de verkeersregels willens en wetens is geen spelletje meer, maar verdient een aanzienlijk ernstiger kwalificatie.

Wanneer we het goed vinden, dat de politie en de justitie gebruik maken van de modernste wetenschappelijke hulpmiddelen om de „gebruikelijke” misdadigers op te sporen, wanneer we bijv. het gebruik erkennen van vingerafdrukken, chemische proeven en röntgenfoto's, dan kunnen we ook geen bezwaar maken tegen onzichtbaar opgestelde snelheidscontroles, tegen

gefotografeerde verkeersovertredingen.

Het enige, waartegen we misschien bezwaar zouden kunnen hebben, is dat al die maatregelen nodig zijn, dat de persoonlijke verantwoordelijkheid van de weggebruiker in het algemeen blijkbaar tekort schiet om hem grotere vrijheid van handelen toe te staan. Maar eenmaal de beperkingen geaccepteerd — en we dienen ze te accepteren — moeten we ook elk deugdelijk middel ter controle op de naleving accepteren.



Desnoods parkeermeter maar dan geld terug

De ANWB heeft de minister van Verkeer en Waterstaat een uitzetting toegezonden omtrent de inzichten van de bond met betrekking tot de twee thans elders in Europa in gebruik zijnde controlemiddelen op de overschrijding van een toegestane parkeerduur, de parkeermeter en de parkeerschijf. De ANWB geeft op grond van tal van praktische overwegingen verre de voorkeur aan de parkeerschijf.

De toeristenbond wijst echter, voor het geval de daartoe bevoegde instanties onverhoopt toch de parkeermeter zouden verkiezen boven de parkeerschijf, de minister op de wenselijkheid dan zodanige regelen te stellen, dat een type parkeermeter in gebruik wordt genomen, die het ingeworpen muntstuk, na het in werking treden van het mechanisme, weer teruggeeft.

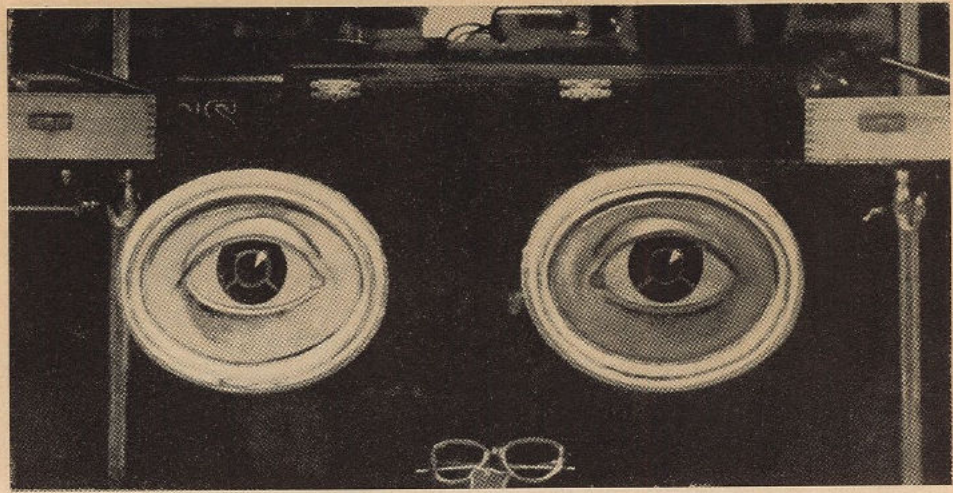
Een dergelijke parkeermeter zou, onverminderd de bezwaren, die tegen de parkeermeter in het algemeen als zodanig worden aangevoerd, tenminste geen onredelijke belasting van de „kort-parkeerder” betekenen, zo meent de ANWB.

Dat de gemeenten uit een dergelijk type parkeermeter geen inkomsten putten, acht de ANWB niet bezwaartelijk, immers, de gemeenten dienen de kosten van verkeersvoorzieningen te bestrijden uit de algemene middelen. De winsten, die andere soorten parkeermeters zeker kunnen afwerpen, te besteden voor parkeergarages, ringwegen etc. heeft weinig effect.

De strijd tegen de verkeersonveiligheid wordt op vele en veelsoortige fronten gevoerd. De aard van het wegverkeer brengt daarbij mee, dat deze strijd zich concentreert op de drie-eenheid: mens, voertuig, weg. En het is niet alleen uit wellevendheid, dat de mens hier als nummer één wordt genoemd. Het is immers een ervaringsregel geworden, dat 70 à 80% van de directe ongevalsorzaken zijn terug te voeren tot of veroorzaakt worden door menselijke fouten en tekortkomingen.

Tot die tekortkomingen nu dienen ook gerekend te worden de onvolkomenheden in de fysieke constitutie die de weggebruiker minder of ongeschikt maken voor een verantwoord weggebruik.

Zij, die zich in het verkeer begeven en iets van die vaardigheden en/of eigenschappen missen,



Goede ogen | een eerste eis voor veilig weggebruik

lijden aan een tekortkoming die - zolang de persoon in kwestie zich daarvan niet bewust is - eigenlijk niet meer is dan een gebrek, waarvoor hun geen verwijt treft. Anders wordt het evenwel wanneer de weggebruiker zich willens en wetens - dus zich bewust van zijn gehele of gedeeltelijke ongeschiktheid - op de weg begeeft. In dat geval is het zonder meer duidelijk, dat wij van een menselijke fout kunnen spreken en van een verwijtbaarheid, die de vraag wettigt of hier niet sprake is van strijd met de goede trouw, die ook in dit opzicht van de weggebruiker gevraagd mag worden.

Concreet gezegd: het getuigt evenzeer van kwade trouw om zich willens en wetens met slechte banden, onvoldoende verlichting of een gebrekkig functionerende rem-installatie op de weg te

begeven, als wanneer men zulks doet wetende dat men een gebrekkig gezichtsvermogen heeft, wetende dat er een aanval van epilepsie dreigt, wetende dat zijn reactievermogen door ernstige ziekte of zware vermoeidheid absoluut onvoldoende is.

Men kan zelfs nog een stap verder gaan en stellen dat ook zij, die niet weten dat zijzelf of hun voertuigen aan enig gebrek lijden niet „de zorgvuldigheid, die in het verkeer betamelijk is” in acht nemen, dus tóch tot op zekere hoogte te kwader trouw zijn, indien zij zich zelf of hun voertuig onvoldoende onder deskundige controle houden. Zonder op de juridische consequenties van een en ander nader in te gaan, is het duidelijk dat deze gedachtengang als vanzelf leidt tot het bepleiten van de wenselijkheid van periodieke keuring zowel van voer-

tuig als van eigen fysieke constitutie.

Gezichtsvermogen van grootste belang

Wanneer wij ons hier verder alleen bepalen tot die fysieke constitutie dan is het niet overdreven vast te stellen, dat het gezichtsvermogen daarbij van het allergrootste belang is. Het beschikken over een in alle opzichten goed functionerend gezichtsvermogen is een van de meest essentiële voorwaarden voor verantwoord weggebruik. Alle indrukken immers, die wij op de weg waarnemen - onverschillig of dit nu een steen op het wegdek, een tegenligger of een verkeersbord is - worden via onze ogen naar het centrale zenuwstelsel (hersenen) geleid en daar omgezet in de reacties, c.q. bewegingen die de actuele situatie op dat moment van ons vraagt en die wij dan met behulp van onze ledematen op de bedieningsmechanismen van ons voertuig overbrengen. Onze ogen zijn bepalend voor alles wat wij doen en laten. Ook in het verkeer.

De lezer zal hierop direct de vraag laten volgen hoeveel ongelukken er dan zijn terug te brengen tot een gebrekkig gezichtsvermogen. Al bestaan hierover geen exacte cijfers, het leidt geen twijfel dat dit aantal zeer beduidend is.

Veelzeggende cijfers

Een Duitse professor heeft hierover nog niet zo lang geleden interessante mededelingen gedaan. Bij een onderzoek naar de rijvaardigheid van resp. 3634 en 4074 weggebruikers in 1956 resp. 1957 en de daarbij behorende agentenst bleek dat 7,6 resp. 6,5% over absoluut onvoldoende, 83 resp. 92,1% voorwaardelijk voldoende en slechts 9,3% resp. 1,4% over absoluut voldoende gezichtsvermogen beschikte.

Prof. Dr. W. Lejenne, directeur van het Instituut für Verkehrssicherheit te Keulen heeft bij een onderzoek van 768 beroepschauffeurs vastgesteld dat 157 chauffeurs (21 %) over een onvoldoende gezichtsvermogen beschikten, waarvan 83% zo ernstig dat zij als een gevaar op de weg moesten worden beschouwd. 16% van de onderzochten bleek een Autobahn-verkeerstek niet van normale afstand te kunnen lezen.

Van de onderzochte chauffeurs, die bij een ongeval waren betrokken, vertoonde 22% gebreken aan het gezichtsvermogen.

Amerikaanse onderzoeken komen grosso modo tot gelijksoortige resultaten.

Bij onderzoeken, door de Franse organisatie voor Veilig Verkeer gedaan, bleek, dat van de onderzochte weggebruikers, die reeds een bril droeg, zonder dit zelf te weten of ook maar te hebben vermoed.

Dit alles, tezamen met het feit dat aan het gezichtsvermogen van de Nederlandse automobilist weinig en aan dat van de (brom)fietsers helemaal geen aandacht wordt besteed, wettigt de conclusie, dat hier een terrein ligt waar ter bevordering van de verkeersveiligheid stappen gezet zullen moeten worden.

Eerste stap

Zoals men wellicht weet heeft het Nederlands Verbond voor Veilig Verkeer een eerste stap in deze richting gezet. Dankzij de medewerking van het bedrijfsleven kon het eerste mobiele teststation voor weggebruikers in dienst worden gesteld. In dit teststation kan de weggebruiker gratis zijn gezichtsvermogen aan een onderzoek onderwerpen. Met behulp van de modernste apparatuur wordt o.m. gecontroleerd: gezichtsscherpte, oogstand, afstand- en dieptewaarneming, kleurgevoeligheid, accommodatievermogen na verblinding en de breedte van het gezichtsveld. Als gezegd echter betreft het hier nog slechts een eerste stap op de weg, die nog voor veel uitbreiding vatbaar is. Mettertijd zal dan ook de Overheid tot het vaststellen van gedetailleerde minimumeisen moeten komen, waaraan het gezichtsvermogen van alle automobilisten, motor- en scooterrijders en bromfietsers zal moeten voldoen.

Toepassing van „implied consent” bij rijden onder drankinvloed in de U.S.A.

Verscheidene staten hebben als gevolg van de veelvuldige weigeringen van onder invloed verkerende bestuurders om zich aan een medisch onderzoek naar bloed-alcoholgehalte te onderwerpen de zgn. „implied consent”-clausule in de rijbewijzen opgenomen. Dit betekent, dat de rijbewijshouder zich bij voorbaat akkoord verklaart met dat onderzoek als hij verdacht is van „rijden onder invloed”. Mocht hij dan toch nog weigeren, dan is daarmee zijn rijbewijs ongeldig geworden. Deze voorwaarde staat in het rijbewijs vermeld.



VALT EUROPA TERUG OP RECHTSE BESTURING ?

Het wordt niet uitgesloten geacht dat de Europese landen waar het verkeer rechts houdt, weer zullen overgaan tot het rechtse stuur, zoals tot de eerste wereldoorlog de gewoonte was. Een overeenkomstige regeling, zij het in omgekeerde zin, bestaat reeds in Zweden, een land waar het verkeer links houdt, maar waar men in tegenstelling tot Engeland het stuur niet aan de rechter- maar aan de linkerkant heeft. Vorig jaar werden in de Bondsrepubliek proeven genomen met een personenwagen met rechts stuur om na te gaan of er kans bestaat dat op deze manier het verkeer veiliger wordt.

Resultaten van deze proefneming zijn de volgende:

Het rechtse stuur stelt de bestuurder in veel grotere mate dan bij linksbesturing in staat de rechterzijde van de weg aan te houden. Daardoor wordt de ter beschikking staande verkeersruimte beter benut.

De trottoirband aan de rechterzijde van de straat kan door de bestuurder goed in het oog worden gehouden, hetgeen vooral bij slechte weersomstandigheden en op smalle straten met veel bochten van betekenis is. Voor de bestuurder wordt in- en uitstappen gemakkelijker en voor de andere weggebruikers minder gevaarlijk; daartegenover geldt het bezwaar dat de passagier die naast de bestuurder zit, aan de linkerkant van de wagen moet uitstappen.

Bij botsingen met voertuigen die uit de tegenovergestelde richting komen, loopt de rechts zittende bestuurder minder gevaar.

Kans op verblinding door koplampen van tegenliggers wordt minder.

Het in- en uitrijden van parkeerstroken wordt gemakkelijker.

Fietsers en voetgangers die achterop worden gereden, zijn beter waarneembaar.

Het voornaamste bezwaar tegen de rechtse besturing, dat daardoor het passeren zoveel moeilijker wordt is bijliken de proefnemingen niet houdbaar, zoals ook ervaringen in Zweden bevestigen. Wel wordt toegegeven, dat het achteruit kijken in de linkerbuitenspiegel bij rechts stuur wordt bemoeilijkt.

STARTMOEILIKHEDEN BIJ KOUDE MOTOR

Wanneer de choke bij een koude motor te krachtig wordt gehanteerd, kan het gebeuren, dat de motor niet start. Men spreekt dan wel van een „verzopen motor”, dat wil zeggen: de bougies worden zo sterk door benzine bevochtigd, dat zich tussen hun elektroden druppels hebben afgezet, die een ontsteking onmogelijk maken. Springt na een korte wachttijd en vernieuwde startpogingen de motor nog steeds niet aan, dan zal er voor de bestuurder, als hij alleen is, weinig anders op zitten, dan voorbijgangers te vragen hem te willen duwen. Is dat onmogelijk, dan kan alleen het verwijderen van de bougies redding brengen. De bougies moeten dan zorgvuldig worden afgebrand, met de starter de motor een paar maal laten doordraaien en tenslotte de bougies weer inschroeven. Daarbij moet men er wel op letten, dat de ontsteking in de afzonderlijke cilinders niet in de juiste volgorde plaatsvindt.

In '59 meer rij-examens dan ooit tevoren

Het Centraal Bureau voor de afgifte van Rijvaardigheidsbewijzen heeft vorig jaar 426.113 aanvragen voor een rijexamen ontvangen, waarvan 417.127 rij-examens werden afgewerkt. Dit is het hoogste aantal dat in enig jaar gedurende de 32 jaar dat het C.B.R. bestaat, werd afgenomen. Voorts werden 316.656 geneeskundige verklaringen afgegeven waarvan 11.544 betrekking hadden op de verlenging van de geldigheidsduur van het rijbewijs. Van 1 januari 1951, de datum van de inwerkingtreding van de wegenverkeerswet, tot 31 december 1959 werden door de stichting C.B.R. in totaal 2.735.439 rij-examens afgenomen en 1.160.822 rijvaardigheidsbewijzen afgegeven. Verwacht wordt dat in het jaar 1960 nog meer aanvragen dan in 1959 zullen binnenkomen, gezien het feit dat de maandtotalen, voordat de prijsverhoging en de verlenging van de tijdsduur van de rijexamens bekend waren, reeds belangrijk boven die van voorgaande jaren lagen.

Meer dan 400.000



Op elke hoek dreigt gevaar!

KNAC: Invoer van slechte gebruikte wagens

In het afgelopen jaar zijn vanuit Duitsland ruim 4000 en vanuit België bijna 3000 „slooprijpe” auto's ons land binnengevoerd en na hier opgeknapt te zijn weer in de verkoop gebracht.

In 1958 werden vanuit Duitsland ruim 2500 en vanuit België bijna 1800 gebruikte auto's ingevoerd. In verband daarmee wil de KNAC een ernstige waarschuwing richten tot kopers van gebruikte auto's: wees vooral voorzichtig met auto's, die tweedehands uit Duitsland of België zijn ingevoerd.

De toenemende invoer is te wijten aan verscheidene omstandigheden.

Uit fiscaal oogpunt zijn er voordelen te behalen, maar ook oordelen verzekeringsmaatschappijen in Duitsland en België een auto eerder als totaal verloren, dan het in ons land bruikbaar is. Zo'n totaal verloren auto kan dan in Nederland nog goed geld opbrengen. Vaak worden ze als wrakken over de grens gevoerd, hier netjes opgeknapt en uiterlijk in bedrieglijk goede staat op de markt gebracht.

De verplichte autokeuringen, die men zowel in België als in Duitsland kent, werken er eveneens toe mee, dat een auto, waarvan waarschijnlijk wordt gedacht, dat hij de keuring niet zal doorstaan, liefst maar zo snel mogelijk over de grens gevoerd wordt.

De KNAC wijst erop, dat er zeker ook wel goede wagens zijn bij de geïmporteerde tweedehands-auto's. Het is echter zo, dat de ondeugdelijke auto's meer en meer gaan overheersen.

Als mogelijkheden om ingevoerde tweedehands-wagens te herkennen, wijst de KNAC op het feit, dat het bouwjaar van de auto niet overeenkomt met de letters van het Nederlandse kenteken. Bijvoorbeeld wanneer een model 1958 een BC-nummer heeft (een nummer van een serie, die kortgeleden is uitgereikt)

dan kan men er praktisch zeker van zijn, dat men met een ingevoerde gebruikte auto te doen heeft. Het is mogelijk, dat het een auto betreft, waarvan de eigenaar zijn eerste kentekenbewijs heeft verloren, maar dan staat op het nieuwe kentekenbewijs toch altijd, wanneer het eerste nummer is uitgereikt.

A.N.W.B. WIJZIGT SYSTEEM RICHTINGAANDUIDING

De gewijzerdienst van de ANWB zal in ongeveer achtien werkdagen op tal van plaatsen in Nederland het systeem van richtingaanduiding wijzigen. Het project omvat, buiten de borden die hoofdzakelijk uit verkeersoogpunt belangrijk zijn, een aantal riviernaamborden.

Ten behoeve van een duidelijke verkeersgeleiding bij het verkeersplein Oudenrijn nabij Utrecht, dat bekend staat als het drukste verkeersplein van Nederland, plaatst de ANWB thans 16 grote verkeersborden.

Direct na de voltooiing van dit werk zullen de richtingborden bij de afritten naar Dordrecht op rijksweg 16 (Rotterdam-Breda) gewijzigd worden, waarbij de brug over de Oude Maas zal worden voorzien van borden boven het rijwiel- en voetpad. Tevens zullen in en nabij Breda, Waalwijk, Huizen, Voorhuizen en Ooststellingwerf gewijzerprojecten worden uitgevoerd.



DE BROEDERSCHAP



VOOR VEILIG VERKEER

gratis

**EEN PLAQUETTE, SLEUTELRING OF
MEDAILLE MET AFBEELDING
VAN SINT CHRISTOFFEL**

naar keuze uit onze rijk gevarieerde collectie
als U een

nieuw lid

aanwerft voor onze Broederschap Voor Veilig Verkeer

MELD ONS DAN

Nieuw lid
naam
straat
plaats
voertuig

persoonlijk lidmaatschap à f 2,50 per jaar }
gezins-lidmaatschap à f 5,— per jaar } een van beide doorstrepen

aangeworven door

naam
straat
plaats

WIJ ZENDEN U DAN

een geïllustreerde prijslijst van onze collectie, waaruit
U gratis een keuze kunt doen.

Secretariaat :

Broederschap Voor Veilig Verkeer
Kerkstraat 65, Hees-Nijmegen

**De Broederschap voor
Veilig Verkeer**

is door Z.H. Exc. Mgr. A. F. Diepen, Bisschop van 's-Hertogenbosch, canoniek opgericht op 5 april 1936 in de rectoraatskerk te Elsendorp bij Gemert Nrdbr. Zij is aangesloten bij de Aartsbroederschap van St. Christoffel te St. Christophe-le-Jajolet, Orne, Frankrijk. Algemeen Bestuurder van de Broederschap is de Rector van de rectoraatskerk te Elsendorp.

Het Secretariaat is gevestigd te Hees-Nijmegen, Kerkstraat 65.
Het doel van de Broederschap is: onder bescherming van St. Christoffel te

**ijveren voor
veilig verkeer**

de devotie tot St. Christoffel op te wekken en te verspreiden; en zijn voorspraak in te roepen voor allen, die aan de gevaren van het hedendaagse verkeer zijn blootgesteld. Het lidmaatschap verwerft men door inschrijving in de registers van de Broederschap. Men geeft zich op aan het Secretariaat.

De gewone contributie bedraagt f 2,50 per jaar per lid; de gezinscontributie bedraagt f 5,— per jaar voor het hele gezin.
Het eigen orgaan van de Broederschap heet

CHRISTOFFOR

Dit verschijnt enige keren per jaar en wordt aan de contribuerende leden gratis toegesonden.

Aangeraden wordt zijn voertuig te laten zegenen; daarop een plaquette van St. Christoffel aan te brengen en dagelijks te bidden het schietgebed: „H. Christoffel, bid voor ons“.

Christoffor

UITGAVE:

Broederschap voor Veilig Verkeer te Elsendorp. Vereniging van automobilisten, motorrijders, enz.

**SECRETARIAAT EN
ADMINISTRATIE:**

Kerkstraat 65, Hees-Nijmegen.
Opgave nieuwe leden en abonnementen. Telefoon 23939. Postgiro 273590.

ABONNEMENTSPRIJS:

voor niet-leden f 1,50 per jaar.
Voor het buitenland f 2,— per jaar.

HOOFDREDACTEUR:

H. Th. M. Jansen, postbus 36, Nijmegen.

ADVERTENTIES:

Kerkstraat 65, Hees-Nijmegen.
Telefoon 23939. Tarieven worden op aanvraag gaarne toegezonden.

DRUK EN LAYOUT:

N.V. Uitg. Mij. De Gelderlander, Nijmegen.