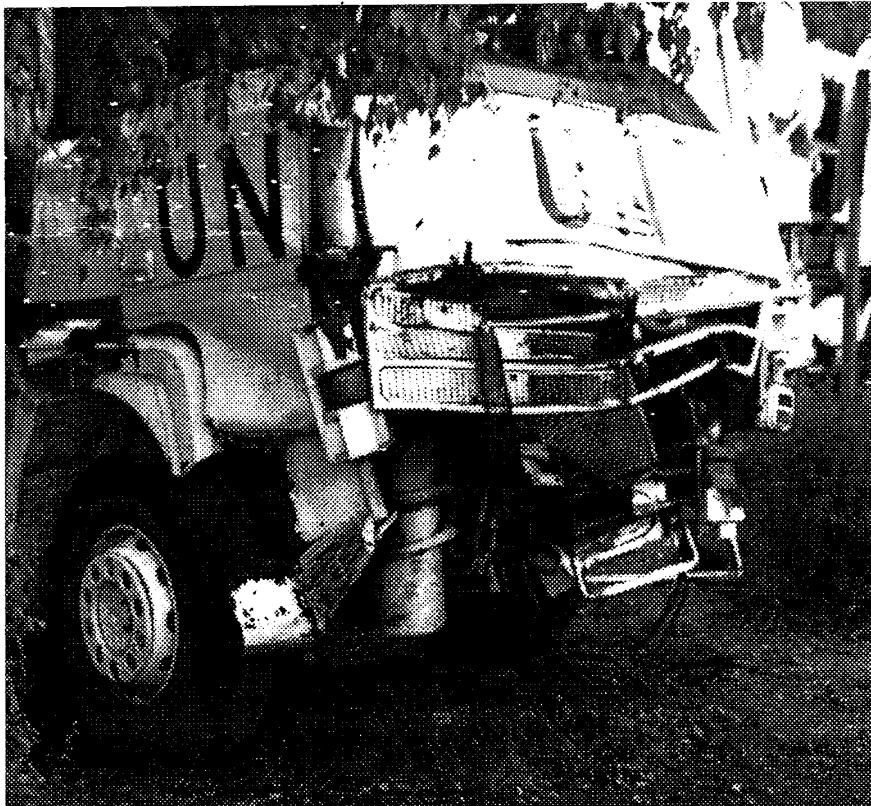


jaargang 2 nummer 44
maandag 1 november 1993

Weekblad voor de Nederlandse UNPROFOR militairen in het voormalig Joegoslavië en hun relaties

Chauffeurs worden met de neus op de feiten gedrukt GELUK MOET JE NIET TARTEN

Overal kijkt een dapper soldaatje je aan. 'Dobra dan', 'goede dag' zegt hij vanaf ontelbare affiches. Denk aan regen, sneeuw, ijs en gladheid. Drink niet als je rijden moet, rij safe. Gebruik geen drugs. Is er dan iets niet in orde met de UNPROFOR chauffeurs, vraag je je dan af. Wie kan daar beter een antwoord op geven dan de Koninklijke Marechaussee die de processen verbaal onder ogen krijgt.



Pouje, bedankt.

UNPROFOR is begonnen met het winterveiligheidsoperatie tegen al het onheil dat de komende donkere maanden op onze weg kan liggen. De cijfers liegen er niet om. Volgens de UNPROFOR Fact Sheet "Safe driving week" gelden de volgende gegevens: Tot nu toe hebben er binnen UNPROFOR ruim achttienhonderd gerapporteerde voertuigincidenten plaatsgevonden. Met als gevolg een miljoenen schade. Dit betekent in doorsnee elke maand honderdtien

gevallen waarbij een UN-voertuig is betrokken, er zeven min of meer zwaar gewonden en twee doden zijn en in veertig gevallen het voertuig dan totall-loss of zwaar beschadigd is. Na onderzoek bleek dat zeventig procent van deze ongevallen voorkomen had kunnen worden.

Hoe steekt het Nederlandse Contingent hier tegen af? We leggen deze vraag voor aan adjudant Harm Engels, commandant Brigade Koninklijke marechaussee UNPRO-

FOR.

'Als je de ongevallen-statistiek bekijkt en het aantal gereden kilometers afzet tegen de ongevallen met min of meer zwaar persoonlijk letsel, dan doen wij het binnen UNPROFOR gewoon goed. Tot op heden hebben wij acht gewonden te betreuen ten gevolge van verkeersongevallen.

Maar pas op. Het aantal ongevallen waarbij geen persoonlijk letsel opgelopen werd, maar het voertuig totall-loss of zwaar beschadigd is, ligt hoger. Tot op heden is het merendeel van het personeel er min of meer goed vanaf gekomen. Maar dat geluk moet je niet tarten. Daarom kan er niet genoeg met onze chauffeurs gepraat worden om ze op hun verantwoordelijkheid te wijzen. Een verantwoordelijkheid die slaat op henzelf, het thuisfront, de medepassagier, de medeweggebruiker en het voertuig. Ik weet dat alle commandanten op alle nivo's er telkens weer op hameren, "Rij voorzichtig, laat je niet opjagen, rij defensief". Maar wat wil je. Je bent jong, kan de hele wereld aan en in je jeugdige enthousiasme zal je wel eens laten zien dat je rijden kunt.

De wegen hier in voormalig Joegoslavië zijn niet te vergelijken met die in grote delen van Europa. Een bol wegdek, verkeerd liggende bochten, zand en modder op de weg, gesloten en versleten asfalt, gaten met plassen water, slechte of geen afwatering, door de regen weggeslagen wegdekdelen. Kleiige wegen die ondanks verharding met steenslag spekglad worden. Daarbij komen dan nog de weersinvloeden: mist, damp, regen, opvriezen, natte sneeuw, en temperatuurveranderingen door flinke hoogteser-