

Zeitschrift: Technische Mitteilungen / Schweizerische Telegraphen- und Telephonverwaltung = Bulletin technique / Administration des télégraphes et des téléphones suisses = Bollettino tecnico / Amministrazione dei telegrafi e dei telefoni svizzeri

Herausgeber: Schweizerische Telegraphen- und Telephonverwaltung

Band: 6 (1928)

Heft: 3

Artikel: Unfälle im Motorfahrzeugbetrieb der T. T. V. im Jahre 1926

Autor: [s. n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-873750>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.01.2026

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

Unfälle im Motorfahrzeugbetrieb der T. T. V. im Jahre 1926.

In weiten Kreisen der Bevölkerung bestehen über die Unfallgefahr beim Motorfahrzeugbetrieb falsche Ansichten. So wird fast allgemein das Motorrad als das Fahrzeug betrachtet, das den meisten Unfällen ausgesetzt sei, während der langsam fahrende Lastwagen als das ungefährlichste Vehikel angesehen wird. Nun beweisen aber alle zuverlässigen Statistiken das Gegenteil: an erster Stelle stehen Last- und Personenwagen, während das an und für sich unstabile Motorrad am Ende der Reihe erscheint. Wenn man die Sache vorurteilslos betrachtet, so ist das auch ohne weiteres verständlich. Die Unfallgefahr ist in erster Linie abhängig von der Verkehrs-dichte. Je grösser diese, um so grösser ist die Unfallgefahr. Nun kann sich aber kein anderes Fahrzeug im dichten Verkehr so leicht durchschlängeln wie das Motorrad, weil keines so wenig Platz benötigt und so leicht beweglich ist. Ebenso kann kein anderes Motorfahrzeug bei auftauchenden Hindernissen so rasch und auf so kurze Distanz zum Stehen gebracht werden wie das Motorrad. Macht man diese Ueberlegungen, so begreift man, warum der umfangreiche, viel Platz beanspruchende Lastwagen von grossem Gewicht und mit dementsprechend grossem Beharrungsvermögen unfallgefährdet ist als das Motorrad. Es dürfte deshalb von Interesse sein, die im umfangreichen Motorfahrzeugbetrieb der Telegraphen- und Telephonverwaltung im Jahre 1926 vorgekommenen Unfälle näher zu untersuchen.

Die Telegraphen- und Telephonverwaltung verwendete im Jahre 1926 im Bau- und Störungsdienst bei 37 Amtsstellen im Durchschnitt

38 Einzelmotorräder von 2—5 PS
18,5 Motorräder mit Seitenwagen von 8 PS
22 Personenwagen zu 2—4 Plätzen
10,5 Lieferungswagen bis 1000 kg Tragkraft
7,5 Schnell-Lastwagen von 1001—2000 kg Tragkraft
36 Schwere Lastwagen von 2001—4000 kg Tragkraft
2 Dreirad-Elektromobile.

Im Verlaufe des Jahres ereigneten sich insgesamt 29 Unfälle, wobei Motorfahrzeuge der T. T. V. beteiligt waren. Dabei handelte es sich in:

6 Fällen oder 20,6% um den Zusammenstoss zweier Motorfahrzeuge,
3 Fällen oder 10,3% um den Zusammenstoss zwischen einem Motorfahrzeug T. V. und einem privaten Nichtmotorfahrzeug,
2 Fällen oder 6,9% um das Anfahren von Personen,
3 Fällen oder 10,3% um das Ueberfahren von Hunden,
8 Fällen oder 27,6% um das Anfahren an unbewegte, feste Gegenstände,
3 Fällen oder 10,3% um das Anfahren eines stehenden Fahrzeuges durch unser Motorfahrzeug,
1 Fall oder 3,4% um das Anfahren unseres stehenden Motorfahrzeuges durch ein privates,
1 Fall oder 3,4% um Eindrücken eines Schachtes beim Ueberfahren,
1 Fall oder 3,4% um plötzliches Stoppen eines Tramwagens, der eine Kollision mit unserem kreuzenden Motorfahrzeug vermeiden wollte,

1 Fall oder 3,4% Sturz unseres Fahrers beim Versuch, einen Zusammenstoss mit privatem Motorfahrzeug zu verhüten. —

In 24 Fällen oder 82,7% entstand nur Sachschaden, in 2 Fällen oder 6,9% nur Personenschaden, in 3 Fällen oder 10,3% Personen- und Sachschaden. Schwere Verletzungen von Personen oder Todesfälle kamen keine vor.

Forscht man den Ursachen der Unfälle nach, so ergibt sich folgendes:

Der Fehler lag

in 7 Fällen oder 24,1% an unserem Fahrer,
in 4 „ „ 13,8% am Fahrer des fremden Motorfahrzeuges,
in 2 „ „ 6,9% am Pferdefuhrwerk,
in 2 „ „ 6,9% am Velofahrer,
in 7 „ „ 24,1% an ungünstigen örtlichen Verhältnissen,
in 3 „ „ 10,6% am überfahrenen Hund,
in 1 Fall „ „ 3,4% am Anhängen eines ungeeigneten Fahrzeuges an unsern Motorwagen,
in 1 „ „ 3,4% am Tramwagenführer,
in 1 „ „ 3,4% am verunfallten Fussgänger,
in 1 „ „ 3,4% an einem Defekt unseres Fahrzeuges.

Die Fehler unseres Fahrers wiederum bestanden: einmal in ungenügender Uebung (Lehrling), dreimal in ungenügender Aufmerksamkeit, einmal im Schneiden einer Kurve, einmal im Falschnehmen einer Kurve, einmal in falscher Einschätzung der Fahrzeugabmessungen beim Kreuzen eines andern Fahrzeuges.

Der private Fahrer fehlte:

einmal durch Unaufmerksamkeit,
einmal durch plötzliches Halten mitten auf der Strasse,
einmal durch völlige Trunkenheit und Fahren ohne Licht,
einmal durch falsches Verhalten beim Kreuzen.

Am Führer des einen der beteiligten Motorfahrzeuge lag somit die Schuld in 11 Fällen = 38% aller Fälle. Strafbares Verhalten eines privaten Fahrers kam dabei in einem Falle vor (Fahren des Nachts bei völliger Trunkenheit, ohne Licht, auf der linken Strassenseite).

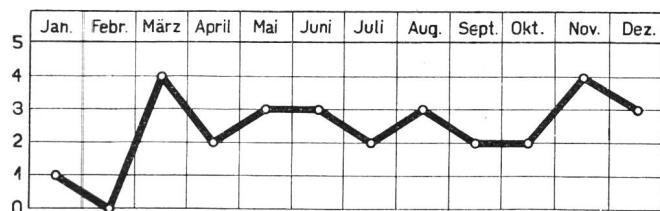
Die 29 Unfälle entfielen auf 13 Amtsstellen, und zwar hatten

6 Amtsstellen je 1 Unfall
2 „ „ 2 Unfälle
2 „ „ 3 „
2 „ „ 4 „
1 „ „ 5 „

Von 37 Amtsstellen hatten 24 = 82% keinen Unfall zu verzeichnen.

Der gleiche Wagenführer war bei einer Amtsstelle 3mal, bei zwei andern je zweimal bei Unfallereignissen beteiligt. Im ersten Falle lag der Fehler aber nur einmal beim Wagenführer; in beiden andern Fällen war der Wagenführer überhaupt bei keinem Vorkommnis im Fehler.

Von den 29 Unfällen ereigneten sich bei Tag 26 = 90%, bei Nacht 3 = 10%.



Fahrzeugtyp	Anzahl	Zahl der erlittenen Unfälle	1 Unfallfahrzeug entfällt auf . . . Fahrzeuge	Gefahrene km Total	1 Unfall entfällt auf Fahrkm
Motorräder einzeln	38	3	12,6	248 471	82 823
„ mit Seitenwagen	18,5	2	9,2	142 846	71 423
Personenwagen	22	4	5,5	293 907	73 476
Lieferungswagen	10,5	4	2,6	131 706	32 926
Schnell-Lastwagen	7,5	4	1,8	115 678	28 919
Schwere Lastwagen	36	11	3,2	269 129	24 466
Elektr. Dreiräder	2	1	2	—	—

Im Gegensatz zur landläufigen Ansicht über die Gefährlichkeit des Motorrades erscheint dieses nach der Statistik als das ungefährlichste, entfällt doch ein Unfallfahrzeug auf 12,6 Fahrzeuge und 1 Unfall auf 82 823 Fahrkilometer, während die entsprechenden Zahlen betragen:

beim Schnell-Lastwagen 1,8 und 28 919

beim schweren Lastwagen 3,2 und 24 466

Diese Zahlen stimmen ziemlich gut überein mit

Auf die 12 Monate verteilt ergibt sich folgendes Bild:

(Siehe Bild nebenan.)

Die Unfälle verteilen sich somit gleichmässig auf die gute und die schlechte Jahreszeit.

Verteilt man die 29 Unfälle auf die verschiedenen Motorfahrzeuge nach Fahrzeugart und Zahl der Fahrkilometer, so ergibt sich nachstehendes Bild:

Fahrzeugtyp	Anzahl	Zahl der erlittenen Unfälle	1 Unfallfahrzeug entfällt auf . . . Fahrzeuge	Gefahrene km Total	1 Unfall entfällt auf Fahrkm
Motorräder einzeln	38	3	12,6	248 471	82 823
„ mit Seitenwagen	18,5	2	9,2	142 846	71 423
Personenwagen	22	4	5,5	293 907	73 476
Lieferungswagen	10,5	4	2,6	131 706	32 926
Schnell-Lastwagen	7,5	4	1,8	115 678	28 919
Schwere Lastwagen	36	11	3,2	269 129	24 466
Elektr. Dreiräder	2	1	2	—	—

den Angaben, die von der zürcherischen Verkehrs kontrolle über die in Zürich vorgekommenen Verkehrsunfälle gemacht wurden (Automobil-Revue Nr. 84 von 1927). Zürich ermittelte 1 Unfallfahrzeug auf 12 Motorräder,

4 Personen- und Lieferungswagen,
4 Lastwagen.

Die grosse Unfallgefahr der Motorräder ist somit eine Legende.

U.

Verschiedenes — Divers.

Une communication téléphonique de Genève à Kiruna.

Un essai de correspondance téléphonique à grande distance a été effectué le 28 avril 1928 entre le poste d'abonné de Mr. E. Reh, Consul de Suède à Genève, et un autre poste d'abonné situé à Kiruna (Suède septentrionale), soit à une distance de 3890 km mesurée le long des lignes.

La communication, qui a parfaitement réussi, a été échangée entre différentes personnalités suédoises du Secrétariat de la Société des Nations et du Bureau International du Travail, à Genève, et MM. Nordman, directeur des mines de fer de Tuollavaara, et Sigmar, chef du bureau télégraphique de Boden, à Kiruna.

F.

Relations téléphoniques entre la Suisse et la Pologne.

A la suite du résultat défavorable des essais d'audition effectués en 1927 à l'effet d'ouvrir des relations téléphoniques avec la Pologne, l'échange de conversations entre la Suisse et ce dernier pays a dû être renvoyé jusqu'à la mise en service du câble téléphonique austro-suisse.

Dernièrement, des essais d'audition, renouvelés avec plein succès au moyen des nouveaux circuits souterrains entre la Suisse et l'Autriche, ont permis d'inaugurer, le 15 mai 1928, la correspondance téléphonique entre Bâle, Genève, Zurich et Varsovie.

Ces relations seront prochainement étendues à d'autres localités suisses et polonaises.

F.

Die Entwicklung des postalischen, telegraphischen und telephonischen Verkehrs in Polen.

Das Wiedererwachen des Wirtschaftslebens in Polen, das in der zweiten Hälfte des Jahres 1926 einsetzte, veranlasste die Regierung, die Post- und Telegraphenverwaltung vom Handelsministerium abzutrennen und ein eigenes Ministerium für das Post- und Telegraphenwesen ins Leben zu rufen, das im Jahre 1927 in Funktion trat.

Seit diesem Zeitpunkt ist ein erheblicher Fortschritt in der Entwicklung des postalischen, telegraphischen und telephonischen

Verkehrs festzustellen. So ist die Zahl der Postbüros von 3,997 Ende 1926 auf 4,165 gegen Ende 1927 gestiegen. Das Anwachsen des Postverkehrs sei durch folgende Zahlen veranschaulicht:

	1926	1927
Total der Briefe im Innenverkehr .	606,876,814	679,278,834
“ “ Auslandverkehr .	129,246,134	155,480,034
“ “ eingeschriebene Briefe im Innenverkehr .	1,791,447	1,832,227
“ “ eingeschriebene Briefe im Auslandverkehr .	1,456,226	1,888,024
Postpakete im Innenverkehr	10,419,123	12,032,125
“ “ Auslandverkehr	849,670	1,403,696
Postmandate im Innenverkehr . . .	14,027,889	14,960,540
“ “ nach dem Ausland . . .	2,009	2,668
“ “ aus dem Auslande . . .	322,615	387,766
Postordres	2,759,418	4,011,171
Zeitungen	184,817,052	166,678,404

Die Länge des Telegraphennetzes betrug 1927 87,818 km gegenüber 87,633 km im Vorjahr; die Zahl der Telegraphenbüros stieg von 3,252 auf 3,283. Das Total der abgefertigten Telegramme bezifferte sich 1927 auf 6,536,134 gegenüber 5,591,665 im vorangegangenen Jahre.

Die Länge des interurbanen Telephonnetzes stieg von 229,112 Kilometer auf 233,208 km, die Zahl der Telephonzentralen von 2006 auf 2047 und die der Abonnenten von 102,127 auf 108,200.

Das Post- und Telegraphenministerium legt ein besonderes Gewicht auf die Entwicklung des interurbanen Telephonverkehrs. Zentralen allermodernsten Typs sind in mehreren grösseren Städten installiert worden; eine weitere Anzahl solcher befinden sich im Bau. Angesichts des sich sehr rasch entwickelnden Telephonverkehrs sieht das Ministerium den Ersatz des z. Zt. bestehenden Netzes durch ein unterirdisches Kabelnetz vor, das im Laufe der nächsten 8—10 Jahre gebaut werden soll. Die Arbeiten werden 150 Millionen Zloty kosten und sollen schon im Laufe dieses Jahres begonnen werden.

F.