

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 70 (1952)
Heft: 25

Artikel: Verkehrserziehung im Rahmen der Massnahmen zur Hebung der Strassenverkehrs-Sicherheit
Autor: Joho, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-59629>

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: 25.11.2025

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

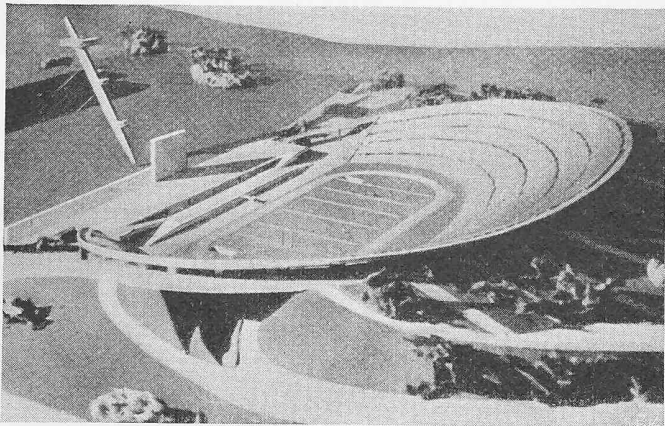


Bild 31. Projekt für ein Sportzentrum von LE CORBUSIER, 1936/37. Je nach dem Sonnenstand können Sonnensegel an Drahtseilen aufgezogen werden, die an einem zentralen Mast befestigt sind. 100 000 Plätze [5].

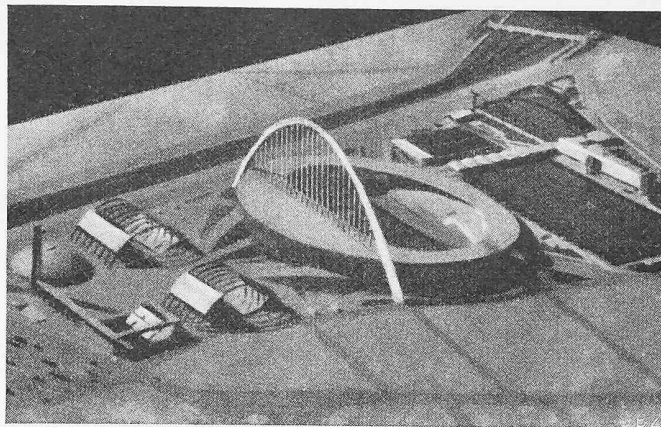


Bild 32. Modellbild des Wettbewerbentwurfes für das Olympiastadion in Rio de Janeiro. Das Tribürendach wird von Stahlseilen gehalten, die an einem weitgespannten Eisenbetonbogen hängen. Grundriss siehe Bild 14 [5]. Arch. O. NIEMEYER.

Tribürendach über einem im Sinne von Gavin Hadden asymmetrisch entwickelten Grundriss vorgeschlagen (Bild 32).

Für die konstruktive Lösung des Tribürendaches stehen Eisen, Eisenbeton und Holz zur Verfügung. Leichtmetall ist unseres Wissens noch nirgends verwendet worden, doch scheint dieses Material wegen seines geringen Gewichtes auch für derlei Bauaufgaben sehr geeignet zu sein. Von einfachen Lösungen mit Stützen bis zu den elegantesten, stützenlosen Beispielen sind eine grosse Reihe von Varianten ausgeführt worden. Als Typen nennen wir hier:

Eisenbeton mit stark zurückgesetzten Stützen: Florenz (Bilder 33 und 34, ferner SBZ Bd. 99, S. 343 * und Bd. 101, S. 266 *) Turin; stützenlos: Rio de Janeiro, Cartagena (Bild 35), Pferderennbahn Madrid (Bilder 36 und 37).

Eisen mit Stützen: amerikanische Stadien wie Dyche u. a., Zürich 1. Preis; stützenlos: Rotterdam, Kyoto (SBZ Bd. 115, S. 43 *).

Gemischte Bausysteme: Eisenstützen mit Stahlprofilträgern und Holzdach: Rasunda-Stockholm (Bild 38).

Ob die beträchtlichen Mehrkosten, die ein stützenloses Dach verursacht, durch die verbesserten Sichtverhältnisse aufgewogen werden, ist fraglich. Besonders, wenn die Stützen relativ weit hinten stehen, kann von einer wesentlichen Beeinträchtigung der Sicht nicht gesprochen werden.

Als Abschluss dieser Darlegungen sei noch ein Wort über das Verhältnis von Bau und Gelände gesagt. Unser erstes Beispiel aus Delphi zeigt eine vorbildliche Lösung: der Bau ist, ohne den natürlichen Boden stark zu verwunden, in den leichtgeneigten Hang eingeschnitten (Bilder 1 und 39). Die viel grösseren Abmessungen moderner Stadien ermöglichen

eine solche Anlage nicht oder nur selten. Hingegen gibt es eine grosse Reihe von Stadionbauten neuerer Zeit, die — in flaches Gelände verlegt — prinzipiell derselben Bauform folgen, indem die eine Hälfte des Baues eingehöhlt wird, während der Aushub für die Erdrampen der oberen Tribünenhälfte aufgeschüttet wird. Klassische Anlagen dieser Art sind die amerikanischen «Tassen-Stadien», bowls, wie dasjenige der Yale University im Staate New York (Bild 40) oder andere, wie das Olympiastadion Los Angeles. Auch eines der grössten neuzeitlichen europäischen Stadien, das olympische Stadion von Berlin, ist auf diese Art gebaut worden: 40 Stufen sind bis zu einer Tiefe von 12 m unter Terrain verlegt worden, 31 Stufen aufwärts über Terrain. Eine vorbildliche Anlage dieser Art wird Hannover erhalten (Prof. R. Konwiarz), wo in sehr geschickter Ausnutzung des Geländes die unteren Plätze ausgehoben werden und wo sich gegenüber der überdeckten Haupttribüne, deren oberste Plätze ebenerdig erreicht werden, ein Trümmerschuttwall grosser Höhe aufbaut. Dieser Wall ist gleichzeitig als Denkmal an die furchtbaren Zerstörungen der Kriegsjahre gedacht (Bilder 41 und 42).

Bilder 33 bis 42 siehe nächste Seiten.

Literatur- und Quellennachweis:

- [1] *Giuseppe de Finetti*: Stadi, esempi, tendenze, progetti. 1934, Ulrico Hoepli, Milano.
- [2] *Documenti di Architettura*: Edifici sportivi. Ed. Antonio Vallardi, Milano.
- [3] *Sportinformation Zürich*. A. Wehrle & Co., Zürich.
- [4] *Ing. A. Vicari*, Genua.
- [5] *Lichtbildersammlung Arch.* Prof. H. Hofmann, ETH Zürich.
- [6] *Fritz Schuster*, Treppen. Julius Hoffmann Verlag, Stuttgart 1943.

Verkehrserziehung im Rahmen der Massnahmen zur Hebung der Strassenverkehrs-Sicherheit

Von E. JOHO, Leiter der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern
Vortrag aus dem Kurs für Strassenverkehrstechnik an der ETH (s. Nr. 22, S. 313)

DK 37:656

Die Sicherheit im Strassenverkehr wird bestimmt durch folgende vier Faktoren: Strassentechnik, Verkehrsvorschriften, polizeiliche Ueberwachung, Verkehrserziehung.

Keine dieser Massnahmen kann für sich allein beanspruchen, die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer wesentlich zu erhöhen. Der Streit, welche wohl wichtiger sei, ist müssig, und das beliebte Spiel, die Verantwortung entweder dem rückständigen Strassenbau, den veralteten Verkehrsvorschriften, der mangelnden Polizeikontrolle oder der schlechten Verkehrsdisziplin in die Schuhe zu schieben, führt zu nichts anderem als zu unfruchtbaren Auseinandersetzungen. Jeder der erwähnten Massnahmen sind deutlich sichtbare Grenzen gesetzt, und nur das möglichst harmonische Zusammenwirken verspricht Erfolg.

Die Tätigkeit der Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung ist ein sprechendes Beispiel für diese These. Die Beratungsstelle hat sich sehr stark der technischen Seite der Unfallbekämpfung und der Verbesserung der Verkehrsvorschriften angenommen, sie kann auf ganz ansehnliche Erfolge zurückblicken und mindestens die Nützlichkeit ihrer

Bemühungen beweisen. Sie konnte aber die absolute Zunahme der Unfallzahlen nicht verhindern, nur vielleicht (in Zusammenarbeit mit den andern Kräften) deren allzu sprunghaftes Steigen abbremsen.

Je eher sich alle Berufenen (und auch die Unberufenen!) zur Erkenntnis zusammenfinden, dass nichts unwichtig oder weniger wichtig ist, umso eher wird sich der Wirkungsgrad jeder einzelnen Massnahme ganz wesentlich erhöhen und entsprechende Erfolge zeitigen.

Um was geht es bei der Verkehrsordnung? Die *Verkehrsteilnehmer, Fussgänger, Radfahrer oder Motorfahrzeugführer, sollen anständig, kameradschaftlich und mit der nötigen Vorsicht die Verkehrsvorschriften beachten!* Das ist einfach — und doch nicht so einfach. Auf allen Menschen lasten die Mühseligkeiten des Alltags, die Sorgen um die Zukunft. Der heutige Mensch ist beherrscht von der Unrast der Zeit. Wenn er am Morgen die Strasse betritt, ist er bereits von tausend Dingen in Anspruch genommen und steht unter dem Zwang, seine Arbeitsstätte, den Zug oder eine Verabredung rechtzeitig zu erreichen. Da soll er auch noch auf die Verkehrs-

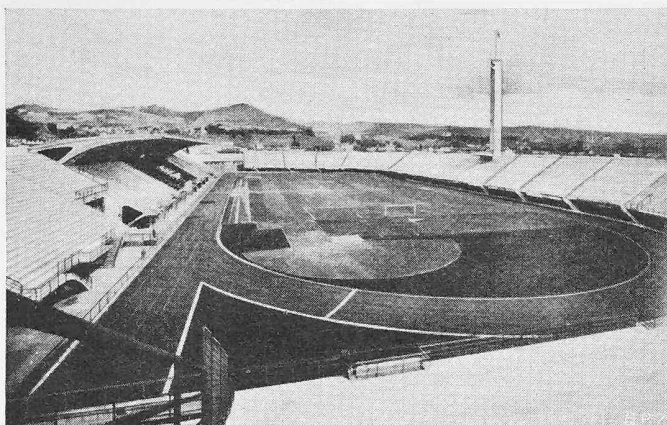


Bild 33. Uebersichtsbild des Stadions von Florenz. D-förmiges Spielfeld mit Kurzstreckenbahnen von 220 m Länge. Elegantes Eisenbetondach mit stark zurückgesetzten Stützen. Ing. P. L. NERVI [1].

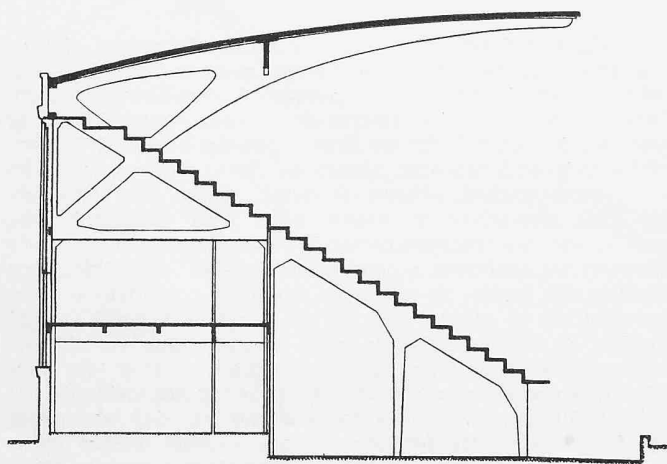


Bild 34. Stadion Florenz, Schnitt 1:300.

vorschriften achten, diese kleinlichen Schikanen, die ihm nicht gestatten zu gehen und zu fahren, wie und wo er will? Selten ist es böser Wille, eher Abwehr gegen eine vermeintliche Einschränkung des freien Willens, Fahrlässigkeit, Gleichgültigkeit, aber auch Rücksichtslosigkeit und Nicht-Voraussehen der Folgen kleinerer Widerhandlungen usw. Der eine weiss sich aus jeder gefährlichen Situation herauszumanövrieren, der andere, weniger reaktionsfähige und weniger geübte, gefährdet sich und andere. «Vivere pericolosamente» ist auch im Strassenverkehr eine Devise.

Welche sind die grössem und kleinen Verstösse gegen die Verkehrsdisziplin, die zu Unfällen führen?

Fangen wir bei den *Fussgängern* an. Nach der Statistik sind sie bei mehr als der Hälfte der Unfälle, an denen sie beteiligt sind, der schuldige Teil. Warum? Unvorsichtiges Ueberqueren der Strasse, Nichtbenutzen der Fussgänger-

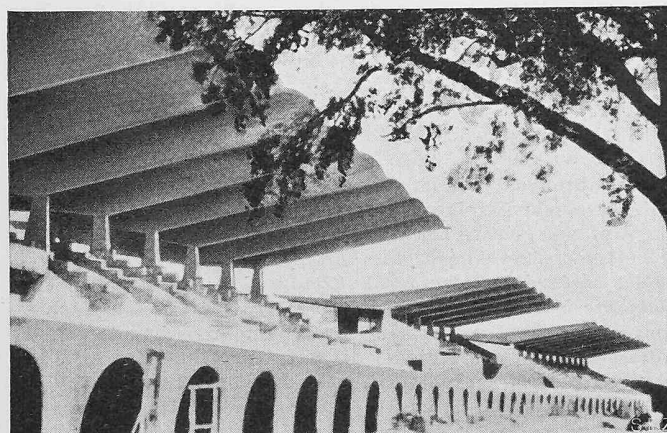


Bild 36. Tribünen der Pferderennbahn in Madrid. Kühne Schalenkonstruktion, Spannweite 12,80 m, Schalenstärke 5 cm [5].



Bild 35. Tribüne des Baseballstadions in Cartagena (Columbien). Schalen zwischen Trägern ohne Stützen, vgl. Bild 6 [5].

streifen, unberechtigte Beanspruchung der Strassen durch zu dritt und viert Nebeneinandergehen. Im Ueberlandverkehr soll der Fussgänger, wenn es die Verhältnisse erlauben, die linke Strassenseite benutzen, damit er der entgegenkommenden Gefahr ins Auge blicken kann. Gelegentlich ist auch, wie bei andern Verkehrsteilnehmern, Trunkenheit die Ursache der Unfälle.

Die *Velofahrer* sündigen, weil sie bei den unzulänglichsten Strassenverhältnissen entgegen den Vorschriften zu zweit und zu dritt fahren und so ihr «Recht» auf die Strasse demonstrieren wollen, oft die Stopstrassen nicht beachten, bei Nacht ohne Licht und mit schmutziger und unrichtig montierter Reflexlinse fahren, unbeherrscht, ohne Rücksicht auf den andern Verkehr, bei Strassenkreuzungen und -Eimündungen die Geschwindigkeit nicht herabsetzen, ferner mit dem Schirm und manchmal auch mit Oel am Hut fahren.

Bei den *Motorfahrzeugführern*, Automobilisten und Motorradfahrern ist die den Strassen- und Verkehrsverhältnissen nicht angepasste Geschwindigkeit weitaus die hauptsächlichste Unfallursache. Nichtgewähren des Vortrittsrechtes, unvorsichtiges Einbiegen usw. sind alles Fehler, die meistens auf übersetzte Geschwindigkeit zurückgeführt werden müssen, ganz abgesehen von jenen Fällen, wo der Führer infolge übersetzter Geschwindigkeit überhaupt die Herrschaft über sein Fahrzeug verliert. Der Drang nach Geschwindigkeit ist auch verantwortlich für die zahlreichen Unfälle beim Ueberholen anderer Fahrzeuge. Trunkenheit ist ein ganz unverzeihlicher Zustand bei einem Motorfahrzeugführer und muss mit scharfen Massnahmen bekämpft werden. Nachlässigkeiten in der Kontrolle des Fahrzeuges, der Bremsen und des Lichtes sind oft die Ursachen der Unfälle. Der vorsichtige Fahrer hält sein Fahrzeug in seinem Interesse in gutem Zustand, der andere muss eben dazu gezwungen werden.

Die Verkehrsgefahren seien ein Ausfluss des Charakters der Strassenbenützer, sagt man! Gewiss, aber nicht nur das, sondern oft auch eine Frage des Könnens und des Wissens um die rechtlichen und physikalischen Gesetze, die im Ver-

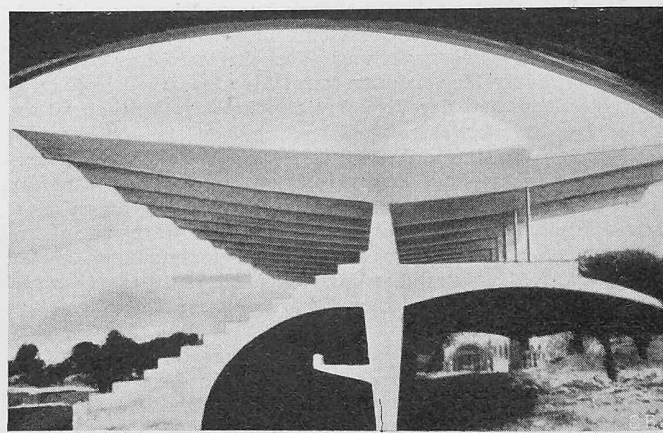


Bild 37. Ansicht des oberen Teils der Madrider Tribüne. Ing. Prof. E. TORROJA [5].

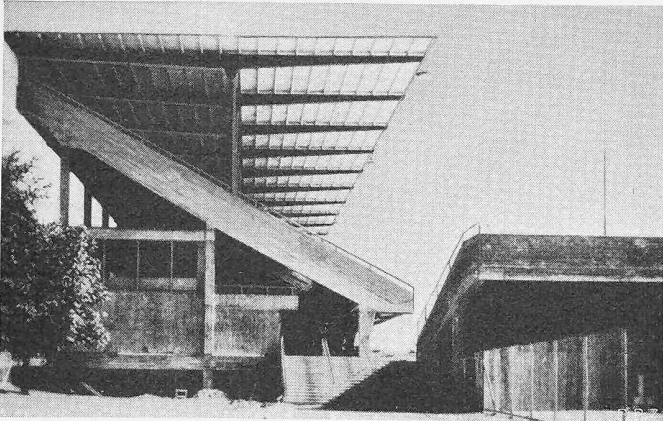


Bild 38. Haupttribüne im Fussballstadion Stockholm-Rasunda. Eisenbetonbau, Stahlsäulen ϕ 27,5 cm, DIP-Pfette, geschweisste Profilbalken, Holzdach (vgl. SBZ Bd. 118, S. 184*). Arch. SVEN IVAR LIND und B. BORGSTRÖM.

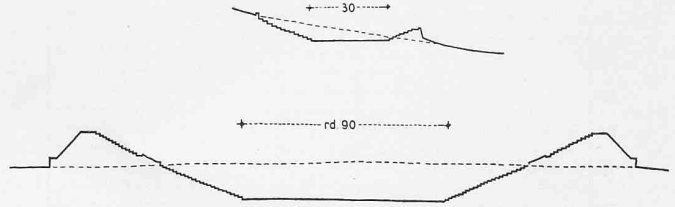


Bild 39. Schnittskizzen der Stadien in Delphi und Yale. Einschnitt in Hang und Aufschüttung für die Stadionbauten auf ebenem Gelände.

kehrsgeschehen beachtet werden müssen und, fügen wir es bei, unzulängliche Verkehrsvorschriften und Strassenverhältnisse und mangelnde polizeiliche Ueberwachung.

Gerade da muss die Verkehrserziehung einsetzen. Immer wieder muss auch der erwachsene Verkehrsteilnehmer ermahnt, ermuntert und, wenn es nichts nützt, mit drastischen Mitteln — warum auch nicht mit strafweisem Verkehrsunterricht — oder durch Bestrafung zum Einhalten der Verkehrsvorschriften gebracht werden.

Soweit die *Schuljugend* in Frage kommt, ist die Frage der *Verkehrserziehung* einfach zu lösen. Der jugendliche Verkehrsteilnehmer ist der Unterweisung besser zugänglich. Der Verkehrsunterricht in der Schule beginnt sich durchzusetzen. Im neuen Schulgesetz des Kantons Bern ist erstmals in einem schweizerischen Schulgesetz eine entsprechende Bestimmung aufgenommen worden: «Auf allen Schulstufen ist Verkehrsunterricht zu erteilen.» Andere Kantone werden nachkommen. Wir sind den Polizeiorganen dankbar, dass sie auf dem Gebiete der Verkehrserziehung der Schuljugend Pionierarbeit geleistet haben. Ihre Dienste werden auch in Zukunft noch benötigt werden, gibt es doch nichts Eindrück-

licheres als eine Demonstration uniformierter Polizei in der Schule, bzw. auf einer Strassenkreuzung. Wenn der Verkehrsunterricht sich wirklich durchsetzen soll, muss er von der Lehrerschaft aufgenommen und nach methodischen Grundsätzen in den übrigen Unterrichtsstoff eingebaut werden. Die Bereitschaft ist heute da. Die gesetzliche Fundierung wird es auch erleichtern, die Frage der Lehrmittel zu lösen.

Zuerst waren es einige städtische Polizeidirektionen, die die ersten Verkehrsbüchlein herausgaben. Das erste schweizerische Büchlein stammt u. W. von dem letztes Jahr verstorbenen Oberst Müller in Bern, der es mit Inseraten finanzierte. Andere sind mit erweiterten und verbesserten Büchlein gefolgt. Schon früh haben sich die Automobilverbände ACS und TCS der Verkehrserziehung angenommen. Die bekannten ACS-Bilder machten den Anfang und sind letztes Jahr in neuem Gewand herausgekommen. Für die Förderung der Verkehrserziehung war 1946 die Herausgabe des heute leider vergriffenen Lehrbuches des TCS von Dir. J. Britschgi von grosser Bedeutung. Der TCS hat sich ferner durch Herausgabe eines Lehrmittels für Schüler in drei Landessprachen, «Schnell, immer schneller», verdient gemacht.

Die Herausgabe der neuen ACS-Bilder und des TCS-Büchleins «Schnell, immer schneller», wurde durch einen Beitrag des neugegründeten Aktionsfonds für Unfallverhütung ermöglicht. Dieser Aktionsfonds, eine Gründung der Unfalldirektorenkonferenz und der drei Verbände TCS, ACS und ASPA, hat sich besonders die Förderung der Verkehrserziehung zum Ziele gesetzt.

Die Polizeidirektion des Kantons Bern gab kurz nach Kriegsende Ratgeber für Fussgänger und Velofahrer heraus, die ebenfalls eine gute Grundlage für den Verkehrsunterricht

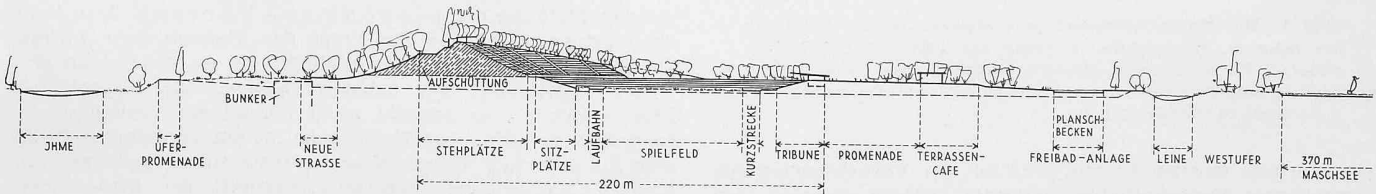


Bild 42. Projektiertes Stadion Hannover, Querschnitt 1:4000.

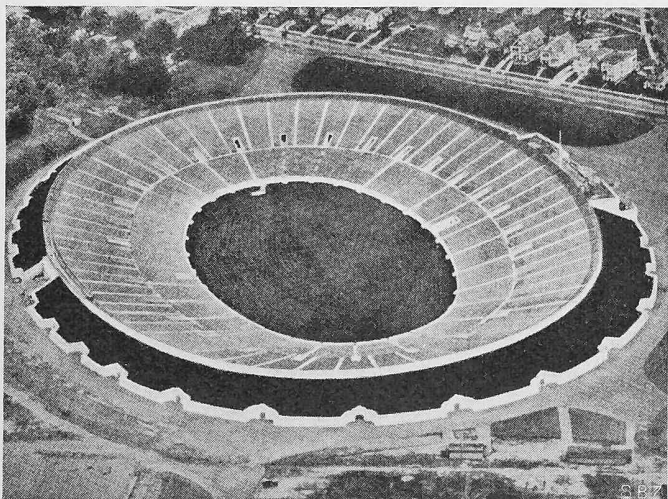


Bild 40. «Bowl-Stadion» der Yale-Universität bei New York. Zur Hälfte versenkt, zur Hälfte aufgeschüttet. Zugänge ebenerdig. Arch. DONN BARBER, Ing. C. A. VERRY [1].

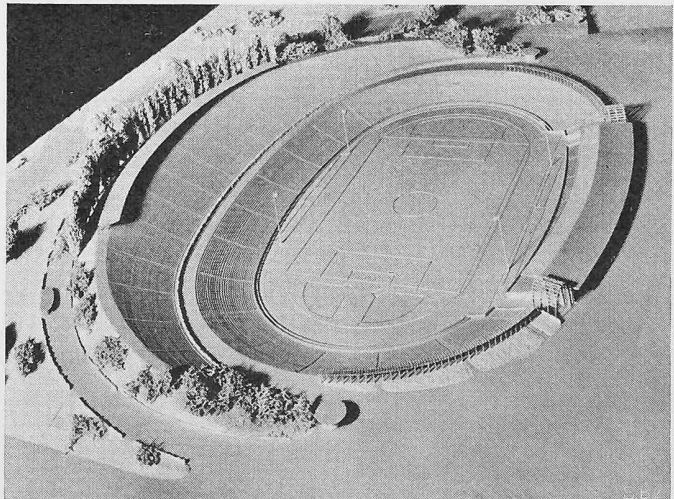


Bild 41. Projektiertes Stadion Hannover, Modellphoto. Unterer Teil versenkt, Hauptwall aus Trümmern aufgeschüttet. Klare Verkehrsführung. Arch. Prof. R. KONWIARZ mit städt. Bauverwaltung Hannover, Mitarbeiter Dipl. Ing. GOESMANN.

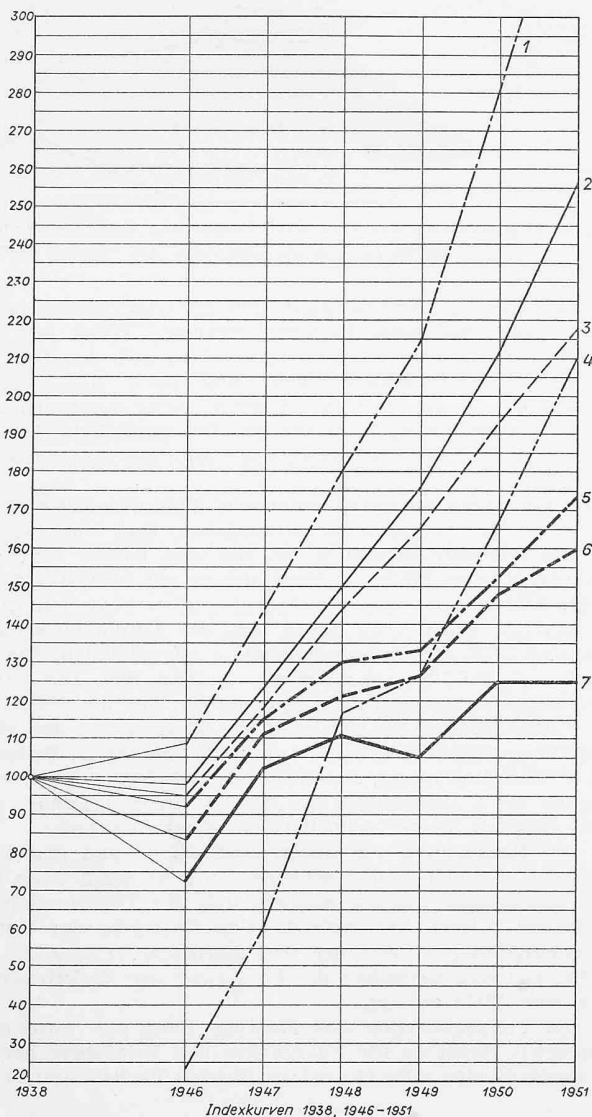


Bild 1. Motorfahrzeugbestand und Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz. Indexzahlen in bezug auf 1938 = 100. 1 Motorräder, 2 Motorfahrzeuge (Durchschnittszahl von Motorrädern und Autos), 3 Autos, 4 Einreise ausländischer Motorfahrzeuge, 5 Verletzte, 6 Unfälle, 7 Tote.

ergaben und darüber hinaus auch bei der Verkehrserziehung erwachsener Verkehrsteilnehmer gute Dienste leisteten. Andere Kantone und Gemeinden geben ebenfalls mehr oder weniger geeignete Büchlein heraus.

Die Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung in Bern hat einen Bilder- und Filmleihdienst eingerichtet, der den Schülern kostenlos offen steht. In Zusammenarbeit mit der Schweiz. Lehrerzeitung sollen die vorhandenen Lehrmittel, die ACS-Bilder und das TCS-Büchlein methodisch in Lektionen verarbeitet und publiziert werden, um so die Lehrerschaft mit dem Stoff vertraut zu machen. Später wird versucht, Lehrerkonferenzen zu organisieren, um auch dort dem Verkehrsunterricht vermehrte Geltung zu verschaffen.

Jede Woche werden neue Unterrichtsbüchlein angepriesen, und es wird Geld dafür gesucht. Vorerst ist der Bedarf gedeckt; es gilt nun, das reichlich vorhandene Material auszuwerten. Nächstes Ziel wird sein, diesem Stoff auch in den Schulbüchern Eingang zu verschaffen, um so die Lehrerschaft und die Schüler zwangsläufig darauf zu führen.

Nun die Verkehrserziehung der erwachsenen Verkehrsteilnehmer. Man hört oft die Meinung vertreten, dass die Möglichkeiten der Verkehrserziehung bis jetzt weder richtig eingesetzt noch ausgeschöpft seien. Man verweist auf die vielen Gelegenheiten durch Presse, Vorträge, Plakate, Filme, Radio, Verkehrswochen, Fernsehen und neuerdings auch Kabarett und Theater an das Publikum heranzutreten. Dabei vergisst man, dass der Erwachsene viel mehr durch die erwähnten Möglichkeiten unterhalten als belehrt werden will. Nun ja, man kann eine

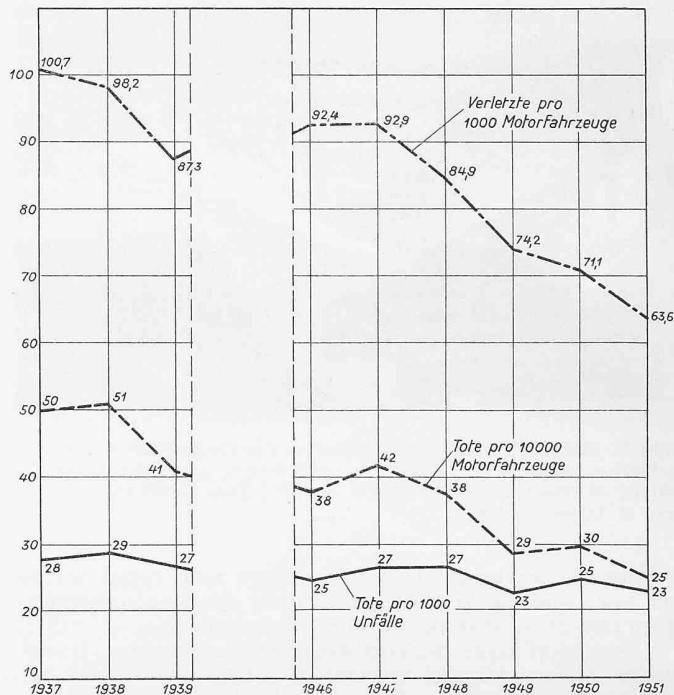


Bild 2. Entwicklung der relativen Unfallgefahr von 1937 bis 1951

Belehrung in eine unterhaltende Form kleiden. Sicher aber nicht allzu oft, und schliesslich gibt es auch eine Kostenfrage. Filme zum Beispiel sind ein sehr teures und nicht unbedingt geeignetes Mittel zur Förderung der Verkehrserziehung. In Amerika, dem Filmland par excellence, haben wir nur ganz wenige einigermaßen gute Filme im Dienste der Verkehrserziehung gesehen, meistens Dilettantenarbeit. Gute Filme kosten einen Haufen Geld und Verkehrserziehungsfilme bringen nichts ein, weil oft noch verlangt wird, dass für die Vorführung, mindestens im öffentlichen Kino, bezahlt werden muss. Sollen die Filme durch Abschreckung wirken oder durch freundliche oder humoristische Szenen? Soviel Möglichkeiten, soviel Meinungen.

Besser als jede andere Mitteilungsart eignet sich nach unserer Meinung der persönliche Vortrag. Man kann die Vortragsweise und die Wahl der Themen dem vorhandenen Publikum anpassen. Geschickt ist es, wenn man entweder Lichtbilder, am liebsten farbige, oder irgendeinen Film ankündigt; es braucht nicht einmal ein Verkehrserziehungsfilm zu sein. Seit Kriegsende ist ein vermehrtes Interesse für derartige Veranstaltungen feststellbar, nicht nur aus Kreisen der interessierten Mitgliedschaft der Strassenverkehrsverbände. Die Veranstaltungen sind gut besucht.

Die Presse ist ein vorzügliches Mittel, um ein breites Publikum auf die schweren Folgen der Verkehrsunfälle, deren Ursachen und auf die Notwendigkeit der Verkehrserziehung aufmerksam zu machen. In keinem Land nimmt die Berichterstattung über Verkehrsunfälle und deren gerichtliche Erledigung einen derartigen Raum in der Tagespresse ein wie in der Schweiz, ausser Amerika. Dazu steht noch eine Fachpresse mit einer Auflage von nahezu 300 000 Exemplaren zur Verfügung, die sich ebenfalls hervorragend mit den Problemen der Strassenverkehrssicherheit auseinandersetzt. Wir sind der Presse für ihr Wirken dankbar und auch dafür, dass sie unserm eigenen Pressedienst so bereitwillig Raum gewährt.

Radiosendungen können wirkungsvoll sein. Es ist aber ziemlich schwer, von den zuständigen Studios entsprechende Sendungen zu erhalten, obschon es leichter ist als früher. Auch hier gilt, was vom Film gesagt wurde: die Hörer wollen eher unterhalten als belehrt werden, und die Studios sind nicht ganz frei in der Gestaltung ihrer Programme. Die Ansprüche, die von allen möglichen Seiten an sie gestellt werden, sind gross.

Den andern Bemühungen, wie Fernsehen, Kabarett und Theater kommt nur bescheidene Bedeutung zu. Immerhin sei nicht unerwähnt, dass die TCS-Sektion Basel mit einem Kabarett einen recht wertvollen Versuch gemacht und die Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung durch ein

Theaterstück versucht hat, die Bretter, die die Welt bedeuten, für die Verkehrserziehung zu erobern. All dies sind Steine im farbigen Mosaik der Verkehrserziehung, die weder unterschätzt, noch überschätzt werden dürfen.

Verkehrserziehungsaktionen, oft zweiwöchig, oder in Zürich sogar länger, sind in verschiedenen Kantonen und Städten durchgeführt worden. Wohl war für kurze Zeit ein gewisser Rückgang der Unfälle feststellbar, worauf die Unfälle wieder in stärkerem Mass zunahmen. Die grösste und umfassendste derartige Veranstaltung hat der Kanton Bern im Jahre 1951 durchgeführt. Die nachfolgende Tabelle gibt eine Uebersicht der bisher erzielten Ergebnisse.

Kanton Bern:

1950	4646 Unfälle mit 3279 Verletzten, davon 109 getötet
1951	4693 Unfälle mit 3415 Verletzten, davon 142 getötet

Kanton Zug:

1950	245 Unfälle mit 163 Verletzten, davon 11 getötet
1951	342 Unfälle mit 239 Verletzten, davon 8 getötet

Stadt Zürich («Sicherheit durch Höflichkeit»):

1950	6286 Unfälle mit 2338 Verletzten, davon 38 getötet
1951	6539 Unfälle mit 2427 Verletzten, davon 35 getötet

Stadt St. Gallen:

1950	402 Unfälle mit 233 Verletzten, davon 3 getötet
1951	444 Unfälle mit 246 Verletzten, davon 6 getötet

Gesamtergebnis aus vier Verkehrserziehungsaktionen:

1950	11579 Unfälle mit 6013 Verletzten, davon 161 getötet
1951	12018 Unfälle mit 6327 Verletzten, davon 191 getötet

Das Ergebnis der grossen und umfassenden Bemühungen ist eher etwas mager. Die Zahlen brauchen nichts zu sagen, da man ja nicht weiss, wieviele Unfälle es gegeben hätte, wenn keine Verkehrserziehungsaktion stattgefunden hätte. Die Zunahme, mindestens der Zahl der Verkehrsunfälle, liegt etwas unter dem Landesmittel; vielleicht sind da und dort einfach einige Bagatellunfälle nicht gemeldet worden. Es darf nicht übersehen werden, dass die Zahl der Fahrzeuge von 1950 auf 1951 um 21 % zugenommen hat und die Unfallzahl im Landesmittel nur um 8 % höher ist als im Vorjahr.

Man sieht, die Wege der Verkehrserziehung sind schwierig, und es ist nicht leicht, gute Ergebnisse zu erzielen. Eine Ausdehnung der Aktionen auf das ganze Jahr hätte sicher bessere Resultate gebracht. Aber dieser maximale Einsatz aller beteiligten Behörden, Verbände und weiteren Organisationen ist nach bisherigem Schema einfach nicht möglich.

Dr. F. Raaflaub von der FRS hat, vielleicht beeindruckt durch das magere Resultat der bisherigen Verkehrserziehungswochen, vorgeschlagen, thematische Verkehrserziehungsaktionen durchzuführen und sie auf das ganze Jahr zu verteilen. Einmal befasst man sich mit den Fussgängern, ein anderes Mal stehen die Radfahrer, die Motorradfahrer, die Automobilisten oder die Traktorfürer im Vordergrund. Man kann die Ausrüstung und den Unterhalt der Fahrzeuge, die Bedeutung der Verkehrszeichen, der Stopstrassen und Fussgängerstreifen als Thema wählen und die Aktion auf 1 bis 2 Monate ausdehnen. So steht der Verkehrsteilnehmer immer unter dem Eindruck der Verkehrserziehung und ist nie sicher, wann er kontrolliert wird. In USA und neuerdings auch in England hat man mit solchen thematischen Aktionen gute Erfahrungen gemacht. Wenn sie geschickt koordiniert werden, und alle die Behörden, die Verbände und weiteren Interessenten mitmachen, ist ein Erfolg möglich. Ein Versuch lohnt sich. Das ganze Jahr Verkehrserziehung heisst die Parole!

Der neugegründeten «Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr» kommt grosse Bedeutung zu. Sie hat die Aufgabe, Behörden, Verbände und weitere Interessenten zum gemeinsamen Kampf gegen die Verkehrsunfälle zusammenzubringen. Es hat sich gezeigt, dass die wohlgemeinten lokalen oder kantonalen Aktionen wenig ergeben — versuchen wir deshalb, das ganze Land zu erfassen!

Die absolute Zunahme der Zahl der Unfälle konnte trotz vielen Bemühungen weder in unserm Land noch anderswo verhindert werden. Die ausserordentlich rasche Zunahme des motorisierten Verkehrs stellte den Strassenbauer, den Gesetzgeber, die Polizei und auch die Verkehrserziehung vor ganz neue Probleme, die innert so kurzer Zeit ganz einfach nicht bewältigt werden konnten. Man kann sich fragen, ob

überhaupt der Kampf gegen die Verkehrsunfälle erfolgreich sein kann. Da darf eine durchaus positive Antwort erteilt werden:

Mindestens die relative Gefährdung im Strassenverkehr hat abgenommen. Im Jahre 1938 gab es auf 10 000 Motorfahrzeuge 98 Verletzte; im Jahre 1951 nur noch 63. Tote gab es 1938 auf 10 000 Motorfahrzeuge 51, im Jahre 1951 nur noch 25. Seit 1948 konnte die Zahl der Kinderunfälle, der Verletzten und Toten unter 16 Jahren fast stabil gehalten werden, trotz der beinahe Verdoppelung des Motorfahrzeugbestandes. Das sind Ergebnisse, die zeigen, dass Verkehrserziehung etwas nützt.

Seien wir uns noch über eines klar: Der Verkehrserziehung sind, wie den andern Massnahmen, ganz deutliche Grenzen gesetzt. Die Vielheit der Individuen, ihre nach Herkommen, Bildungsgang, Erfahrung völlig verschiedene geistige, seelische und psychologische Struktur und die unterschiedliche Mentalität als Fussgänger, Radfahrer oder Automobilist macht es nicht leicht, für jeden den richtigen Ton zu finden, damit er einigermaßen sein Verhalten den Erfordernissen der Verkehrssicherheit anpasst. Wer viel im Verkehr steht und jeden Tag sich mit den Gefahren auseinandersetzen muss, ist vielleicht eher geneigt, etwas zu «lernen», als derjenige, der dies nur gelegentlich tun muss und der zum Beispiel als Fussgänger und Radfahrer etwas neidisch im motorisierten Strassenbenützer denjenigen sieht, um dessen willen er nun besonders vorsichtig sein soll, nur damit dieser ungehindert seinem Drang nach Eile und Vergnügen frönen kann.

Ich hoffe, mit diesen Ausführungen einige Hinweise auf die Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrserziehung gegeben zu haben. Verlassen Sie sich nicht allzu sehr auf die möglichen Erfolge, sondern tun Sie alle an Ihrer Stelle das Erforderliche. Mit einem Gotthelfwort will ich schliessen: «Wer es nicht der Mühe wert findet, bessere Zeiten herbeiführen zu helfen, der ist auch nicht gut genug für bessere Zeiten!»

Fördertechnik

DK 381.12:621.86 (43)

auf der Technischen Messe Hannover 1952

Vorherrschend ist die Tendenz nach Verbesserung und Verfeinerung bekannter Hub- und Fördereinrichtungen. Neben Leichtbau tritt der Leichtmetallbau zunehmend in den Vordergrund. Das im Oelbad laufende Zahnradgetriebe in geschlossener Bauart, möglichst als anflanschbarer Block, ist fast zur Regel geworden. Neben elektrischen Antrieben mit eigener Regelung gewinnt der mechanische, hydraulische oder mit Zahngetriebe kombinierte stufenlose Antrieb zusehends an Bedeutung. Besonders lebhaft steigt die Entwicklung nach fahrbaren Hebezeugen und Fördermitteln mit Gummirädern, wovon selbst schwere Hubgeräte keine Ausnahme bilden. Die von niederen Wintertemperaturen unabhängigen Betriebsverhältnisse schaffen dem luftgekühlten Verbrennungsmotor merklichen Vorsprung.

A. Grosshebezeuge, Windwerke

An fahrbaren Grosshebezeugen wird ein 6-t-Eisenbahnkran für Stückgut- und Greiferbetrieb mit Westinghouse-Druckluftsteuerung gezeigt. Drehung des Oberwagens auf geschlossenem Kugellagerdrehkranz. Antrieb: Dieselmotor. Daneben sieht man luftbereifte, strassenfähige Schagger, die auch als Stückgutkrane einsetzbar sind (Fa. Gottwald, Düsseldorf). Erheblich ist das Angebot an Fahrkränen, Kranwagen oder Kranwagenschleppern. Sie sind mit neigbaren Auslegern ausgerüstet, die durch Drahtseilflaszug oder Hydraulik betätigt werden. Antrieb mittels Diesel-, Vergaser- oder Elektromotor (Akkumulatoren); mehrfach findet man den luftgekühlten Diesel, nur selten den hochwertigen, aber teuren diesel-elektrischen Antrieb mit seinen lobenswerten Steuerungseigenschaften. Fahrgeschwindigkeiten auf der Strasse meistens bis 20 km/h, seltener 10 km/h. Ausser schweren Laufkrankatzen mit verschiedenartigen Windwerksteuerungen fällt eine Schwerlasttrommel für 50 t Nutzlast bei achtfachem Seilstrang auf. Als Sonderanwendung der Trommelwindwerke stand eine 120 PS Diesel-Autowinde als fahrbares Hebe- und Bohrgerät der Erdölindustrie mit Doppelwindwerk für 1500 m Seil, Druckluftsteuerung und Getriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler zur Schau und im Betrieb. Neu ist der hydraulisch aufrecht- und ausfahrbare Einrohr-Teleskopmast von fast 18 m Höhe für 15 t Traglast. Ein neues, sehr handliches und gefälliges Schrapper-