

Die Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz im Jahre 1958

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: Article

Zeitschrift: **The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK**

Band (Jahr): - (1959)

Heft 1342

PDF erstellt am: **24.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-689748>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

their two Synods, holding their sessions separately but simultaneously, decided to pursue their efforts with a view to their reunion, and they made the final decisions regarding the procedures which are to render this possible.

As a matter of fact, certain of the former obstacles no longer exist. Even where a State religion is still to be found — or, at any rate, a close union between the Church and the State — the public powers allow an increasingly large liberty to the ecclesiastical authorities. They contribute towards the upkeep of the official Church, but they do not manage it, so that the reasons which, during the middle of the last century, had brought about the setting up of the so-called Free Churches, have now gradually disappeared.

However, this tendency towards a restoration of unity possesses still deeper causes. Without dwelling on the recent initiative of the new Pope, the true significance of which it is still impossible to gauge, it is important to note the immense effort that is being made by the Protestant Churches, throughout the world, to get closer together and to unite. The Oecumenical Movement — the headquarters of which are in Switzerland — has no other meaning. An aspiration towards getting closer together most certainly exists at present among Christians. This phenomenon can be explained by the general evolution of the world. The divisions to be found among Christians assume a derisory character when one realises how the whole of Christianity is threatened by the political régimes which, although they sometimes tolerate religion, more often than not despise and combat it.

In this regard, the following fact is not without interest. In Switzerland, the traditional divisions between the Protestants have still got a meaning and a justification in the eyes of those of the faithful who are more than forty or fifty years of age. They are not, however, understood by the younger generation, to whom they appear to be something quite out-of-date, and even rather scandalous. Thus, it would seem as if it is the young people who are the artisans of the unity to which we now tend.

The above reference to the Protestants of the French-speaking regions of Switzerland might very well apply, one day, to the whole of Christianity. In any case, a fair prospect in this direction is now opening before us.

The movements towards unity in the Protestant Churches, such as is being witnessed at present in French-speaking Switzerland, possesses an importance which is all the more significant, in that it forms part of a more general movement which is becoming apparent in the whole of the Christian world.

SWISSAIR APPOINTMENTS.

Mr. Ian McPhail has been appointed Swissair's Manager for Scotland from 1st May 1959. He is replacing Mr. P. Kessler, who is returning to Swissair's Head Office in Zurich as Assistant to Mr. F. Kretz, the General Sales Manager there. Before joining Swissair in 1952 as Mr. Kessler's assistant, Mr. McPhail worked for four years in the Continental Department of Thomas Cook & Sons. Mr. McPhail, who is in his thirties, is married with one child.

Swissair have also appointed Mr. E. Tanner, previously with the company in Zurich, to be their Station Supervisor at Manchester Airport. He is replacing Mr. B. F. Grivel, who is returning to Zurich.

DIE STRASSENVERKEHRsunFAELLE IN DER SCHWEIZ IM JAHRE 1958.

In einer soeben erschienenen Mitteilung über die Verkehrsunfälle im Jahre 1958 erinnert das *Eidgenössische Statistische Amt* daran, dass auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 23. Dezember 1955 die sogenannten Bagatellunfälle mit blossem Sachschaden bis zu 200 Franken in der Statistik nicht berücksichtigt werden und dass sich die Angaben über die tödlich verunglückten Strassenbenützer nicht nur auf die an der Unfallstelle gestorbenen, sondern auch auf die nachträglich den Verletzungen erlegenen Personen beziehen.

Die ganze Schweiz betrachtet, hat sich das Unfallgeschehen auf der Strasse im vergangenen Jahre weniger ungünstig entwickelt als angesichts der erneuten Vergrösserung des Motorfahrzeugparkes und des nochmals dichter gewordenen Verkehrs zu befürchten war. Im vierten Quartal musste allerdings gegenüber dem entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres eine starke Zunahme der Unfälle, insbesondere der Unfälle mit Todesopfern registriert werden; in den ersten neun Monaten stieg jedoch die Gesamtzahl der Unfälle nur geringfügig an, und die Zahl der tödlichen Unfälle ging sogar merklich zurück. Die unablässigen Bemühungen um die Hebung der Verkehrssicherheit sind also nicht vergeblich gewesen. Gemessen am Motorfahrzeugbestand hat die Unfallhäufigkeit weiter abgenommen.

	Auf 10 000 in Verkehr stehende Motorfahrzeuge entfielen		
	Unfälle	Verletzte	Tote
1950	992	711	30
1956	660	463	17
1957	607	440	17
1958	587	412	16

Der relative Rückgang käme noch deutlicher zum Ausdruck, wenn die Unfallziffern mit den Verkehrsleistungen in Beziehung gesetzt werden könnten, die vermutlich stärker angewachsen sind als der Motorfahrzeugbestand, weil sich die Einreisen ausländischer Automobilisten nochmals kräftig erhöhten, nicht zuletzt dank der Abschaffung der Grenzpapiere. Diese eher zuversichtliche Eindruck soll indessen nicht vergessen lassen, dass im vergangenen Jahre wiederum Tausende von Personen und Familien durch Strassenverkehrsunfälle in schwere körperliche, seelische und oft auch materielle Not gerieten.

Insgesamt ereigneten sich vom Januar bis Dezember 1958 auf dem schweizerischen Strassennetz 42 564 (im Vorjahr 40 563) Unfälle, bei denen 29 908 (29 432) Personen verletzt und 1136 (1162) Personen — 795 Männer, 195 Frauen und 146 Kinder — getötet wurden. Verglichen mit 1957 ist die Zahl der Unfälle um rund 2000 oder 5 Prozent und jene der Verletzten um 476 oder 1,6 Prozent gestiegen, die Zahl der Todesopfer dagegen um 26 gesunken. Damit kam die seit 10 Jahren beobachtete Aufwärtsbewegung der tödlichen Unfälle zum hoffentlich endgültigen Stillstand.

Die *Automobilisten* hatten 37 Tote weniger zu beklagen als im Vorjahr. Während damals 135 Lenker und 157 Mitfahrer ihr Leben einbüssten, waren es im

Berichtsjahr 117 und 138, was einem Rückgang um je rund einen Achtel entspricht. Rund zwei Fünftel der 255 tödlich verunglückten Führer und Insassen fanden ein vorzeitiges Ende bei Unfällen, an denen keine andern Strassenbenützer beteiligt waren. Ungünstiger als vor einem Jahr lautet die Unfallbilanz für die *Benützer von Motorrädern*. Die Zahl der ums Leben gekommenen Motorradlenker nahm zwar um 7 auf 262 ab, die Zahl der tödlich verunfallten Soziusfahrer dagegen um 17 auf 59 zu. Hervorgehoben sei der erneute, starke Anstieg der tödlichen Unfälle mit Motorrradfahrern (Mopeds) und die gleichzeitige Verminderung der tödlichen Unfälle mit Motorrädern im engeren Sinne, wobei zu berücksichtigen ist, dass sich die Bestände dieser beiden Fahrzeugkategorien ebenfalls in entgegengesetzter Richtung entwickelten.

Ende Mai/anfangs Juni wurde eine gesamtschweizerische Verkehrserziehungsaktion unter dem Motto "Radfahrer Achtung — Achtung Radfahrer" durchgeführt. Sie hat vermutlich wesentlich dazu beigetragen, dass die Zahl der an den Folgen eines Verkehrsunfalles gestorbenen *Radfahrer* im Vergleich zum Vorjahr um 19 auf 187 zurückging. Wiederum sind verhältnismässig viele Velofahrer tödlich verunglückt, weil sie die Aenderung ihrer Fahrtrichtung gar nicht, zu wenig deutlich oder zu spät anzeigten.

Die Zunahme der tödlichen Kinderunfälle (+ 29%), auf die schon im letzten Bericht hingewiesen wurde, liess die Zahl der dem Strassenverkehr zum Opfer gefallenen *Fussgänger* im Berichtsjahr um 21 oder 6 Prozent auf 360 ansteigen. Fast drei Zehntel der getöteten Fussgänger waren über 70 und rund ein Drittel noch nicht 15 Jahre alt. Die Verantwortung der Automobilisten, Motorrad- und Velofahrer gegenüber den jugendlichen und betagten Strassenbenützern ist also besonders schwer.

Wie in den Vorjahren ereigneten sich fast zwei Fünftel der tödlichen Unglücke über das Wochenende. Erschreckend hoch ist an Samstagen und vor allem an Sonntagen die Zahl der Unfälle mit Todesfolge, bei denen Lenker oder Fussgänger unter Alkoholeinfluss standen.

Besonders gefährdet sind die Verkehrsteilnehmer in den spätern Nachmittags- und den Abendstunden, entfielen doch im Berichtsjahr rund ein Drittel der Unfälle mit tödlichem Ausgang auf die Zeit zwischen 16.00 und 20.00 Uhr. Der nächtliche Strassenverkehr fordert trotz seiner geringen Intensität verhältnismässig viele Todesopfer. Ueber 300 oder rund 30 Prozent der tödlichen Unfälle geschahen zwischen 8 Uhr abends und 6 Uhr morgens. Mehr als zwei Fünftel dieser Unfälle wurden durch angetrunkene Verkehrsteilnehmer verursacht.

Von den rund 42 600 Unfällen des Berichtsjahres fielen etwa 60 Prozent ins Sommer- und 40 Prozent ins Winterhalbjahr. Unfallreichster Monat war wiederum der Ferien- und Reisemonat August, unfallärmster der Februar. Ein Rückblick auf die Monatsziffern der letzten Jahre zeigt, dass sich die Zahl der Unfälle in den eigentlichen Wintermonaten (Dezember bis Februar) relativ stärker erhöhte als in den Sommermonaten (Juni bis August). Von 1954 auf 1958 nahm sie im Sommer um durchschnittlich 16, im Winter jedoch um über 30 Prozent zu. Der raschere Anstieg im Winter hängt hauptsächlich damit zusammen, dass

immer mehr Motorfahrzeuge auch während der kalten Jahreszeit in Betrieb stehen.

Etwa neun Zehntel der Strassenverkehrsunfälle gehen auf allerdings nur zum Teil entschuld bare Irrtümer, Fehler und Schwächen der Verkehrsteilnehmer zurück. Die tieferen Gründe der Fehlhandlungen bleiben der Statistik leider verborgen. Sie muss sich damit begnügen, die äusseren Ursachen der Unfälle aufzuzeigen. Die durch Fahrzeuglenker verschuldeten Unfälle entstanden vor allem wegen übersetzter, den Verhältnissen nicht angepasster Geschwindigkeit, Unaufmerksamkeit, Missachtung des Vortrittsrechtes, unbedachten Ueberholens, Benützung der falschen Strassenseite, zu nahen Aufschliessens, übermässigen Genusses geistiger Getränke und mangelnder Fahrpraxis. Die Fussgänger gefährden sich hauptsächlich durch sorgloses, unvorsichtiges Ueberqueren der Fahrbahn.

Ungefähr jede dritte bei einem Strassenverkehrsunfall verletzte Person hat im Berichtsjahr ernsthafte bis sehr schwere Verletzungen erlitten, welche vielfach zu dauernder Beeinträchtigung der Gesundheit oder zum Tode führten.

Ein erstmaliger Versuch, die als schwer klassifizierten Verletzungen nach ihrer Art zu gruppieren, ergab die in der nachfolgenden Tabelle zusammengefassten Resultate. Obschon nur bei den tödlichen Verletzungen Meldungen von Aerzten vorliegen, dürfte die Uebersicht doch ein annähernd zutreffendes Bild von der Art und der Häufigkeit der schweren Verletzungen vermitteln. Weitaus am zahlreichsten waren die Gehirnerschütterungen, Schädelbrüche und übrigen Kopfverletzungen, die zusammen rund die Hälfte der über 13 000 erfassten schweren Verletzungen ausmachen. Mit einem Anteil von etwas mehr als rund einem Viertel folgen die Verletzungen der Gliedmassen, unter denen die Schien-, Wadenbein- und Oberschenkelbrüche am stärksten hervortreten, und mit einer Quote von 17 Prozent die Verletzungen der Rumpfteile und der inneren Organe. Die Mortalität ist besonders hoch bei Schädelbrüchen, von denen rund zwei Fünftel tödlich verliefen.

Im übrigen bestätigt die Auszählung, dass bei den Motorrad- und Sociusfahrern, die im Gegensatz zu den Automobilisten nicht durch eine Karosserie geschützt sind, wesentlich mehr schwere Verletzungen auftreten als bei den Lenkern und Insassen von Personenwagen.

NOUVELLE SOCIÉTÉ HELVÉTIQUE.

The Nouvelle Société Helvétique have re-appointed their Officers for a further year.

WELL-KNOWN AND ESTABLISHED SWISS FOOD PRODUCING COMPANY offers the position of a SALES PROMOTER AND ORGANISER with their London Agents.

Applicants must have a great deal of enthusiasm and drive and sales experience. Please write in confidence to "Consultants", Box No. 184, c/o "Swiss Observer", 23 Leonard Street, London E.C.2. Your offer will not be passed on to clients or agents without your consent.