

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

Autor(en): [s. n.]

Objektyp: **Article**

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**

Band (Jahr): **6 (1928)**

Heft 3

PDF erstellt am: **25.09.2024**

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

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.

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 un stabile 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 Verkehrsdichte. 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 unfallgefährdeter 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 Eindringen 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).

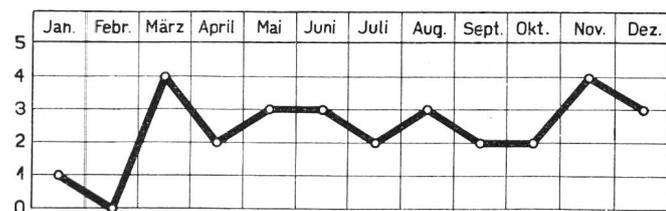
Die 29 Unfälle entfielen auf 13 Amtsstellen, und zwar hatten

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%.



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	Gefahrenere km Total	1 Unfall entfällt auf Fahrkm
Motorräder einzel.	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 Motorrads erscheint dieses nach der Statistik als das ungefährlichste, entfällt doch ein Unfallfahrzeug auf 12,6 Fahrzeuge und 1 Unfall auf 82823 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

den Angaben, die von der zürcherischen Verkehrskontrolle 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 Postbureaux 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	153,480,034
„ „ eingeschriebenen Briefe im Innenverkehr	1,791,447	1,832,227
„ „ eingeschriebenen 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 Telegraphenbureaux 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.