

# Forderungen des Strassenverkehrs

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **43 (1927)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-581942>

## **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.

## Asphaltprodukte

## Isolier-Baumaterialien

Durotect - Asphaltoid - Nerol - Composit

MEYNADIER & C<sup>IE</sup>, ZÜRICH.

1674

Um ein kleines Bild über die in den letzten Jahren ausgeführten Straßenarbeiten zu geben, sei erwähnt, daß von 1922 bis 1926 folgende Straßenteile neu gepflastert wurden: Via Nassa (Asphalt) zirka 2300 m<sup>2</sup>; Via della Posta und Via P. Peri (Asphalt) 1050 m<sup>2</sup>; Piazza Dante, Via Pretorio, Via C. Battaglini (Asphalt) 2100 Quadratmeter; Corso Pestalozzi, Via Pretorio (Mehrpflaste) 5600 m<sup>2</sup>; Via Cantonale (Zellstreife, Würfelsteine) 950 m<sup>2</sup>; Via G. Maratni (Würfelsteine) 3100 m<sup>2</sup>; Nebenstraßen bei der Via Nassa (Granitplatten) 500 m<sup>2</sup>.

Man erseht daraus, daß das städtische Bauamt in den letzten Jahren nichts unterlassen hat, um den Straßen von Lugano ein modernes Aussehen zu geben und wenn auch die Arbeiten nicht immer mit der gewünschten Schnelligkeit ausgeführt worden sind, so muß bedacht werden, daß man die verschiedenen Systeme ausprobieren wollte, um das beste davon für unsere Straßen anzuwenden. In den letzten Jahren ist der Automobilverkehr im Innern der Stadt gewaltig gestiegen und es war auch für das städtische Bauamt keine leichte Aufgabe, die Arbeiten zu beschleunigen, ohne Gefahr zu laufen, nach kurzer Zeit wieder von vorne anfangen zu müssen.

## Forderungen des Straßenverkehrs.

(Korrespondenz)

Durch die Vermehrung der Motorfahrzeuge und Fahrräder ist in den älteren Teilen von Städten und Dörfern die Verkehrsregelung zur brennenden Frage geworden. In der Stadt St. Gallen hat es Herr Polizeinspektor Rappeler unternommen, durch einen Lichtbildervortrag die Öffentlichkeit aufzuklären, einerseits über die Notwendigkeit einer Verkehrsregelung, andererseits über die Aufgaben, die der Verkehrspolizei und allen Straßenbenutzern obliegen. Nachstehend geben wir einige Ausführungen aus seinem lehrreichen Vortrag wieder:

In den letzten 20 Jahren hat sich das Bild unseres Straßenverkehrs wesentlich verändert. Die Motorfahrzeuge stellen sich ein als neue Straßenbenutzer und wegen ihrer großen Geschwindigkeit verlangen sie eine ganz andere Einstellung aller anderen Straßenbenutzer zu diesem neuen Verkehrsmittel. Daneben hat der Fahrradverkehr ganz bedeutend zugenommen, während die Pferdefuhrwerke bei uns um etwa 50% zurückgingen.

Der Weltbestand an Automobilen betrug auf 31. Dez. 1925: 24,564,574. Die Entwicklung in den einzelnen Erdteilen zeigt folgende Aufstellung:

	1909	1925
Afrika	29,000	147,000
Amerika	8,500,000	21,000,000
Asien	53,000	229,000
Australien	58,000	416,000
Europa	696,000	2,000,000

Von den 24,564,574 Fahrzeugen sind 20,164,000 Personenkraftwagen.

Es trifft Einwohner auf ein Motorfahrzeug:

Amerika	5,7
Kanada	12
Großbritannien	49
Mexiko	35
Frankreich	54
Argentinien	54
Belgien	82
Schweiz	104
Holland	121
Deutschland	193
Italien	340

Innert 20 Jahren sind die Motorfahrzeuge zu einem außerordentlich starken Benutzer unserer Straßen angewachsen, der große Anforderungen stellt an den Ausbau und den Unterhalt unseres Straßennetzes.

Daneben hat aber auch die Zahl der Fahrräder außerordentlich stark zugenommen. Im Kanton St. Gallen wurden gezählt:

1904:	8,203
1906:	8,442
1910:	12,738
1914:	14,644
1920:	27,298
1925:	47,328

Gegenüber dem stark anwachsenden Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr ist das Straßennetz im allgemeinen in der Entwicklung stillgestanden.

Die deutlichste Sprache über die Notwendigkeit einer besseren Verkehrsordnung auf unseren Straßen reden die Zusammenstellungen über die Verkehrsunfälle. In der Stadt St. Gallen wurden gezählt:

154 Verkehrsunfälle im Jahre 1922, mit 89 verletzten Personen, wovon 2 tödlich;
174 Verkehrsunfälle im Jahre 1923, mit 126 verletzten Personen, wovon 3 tödlich;
233 Verkehrsunfälle im Jahre 1924, mit 144 verletzten Personen, wovon 5 tödlich;
235 Verkehrsunfälle im Jahre 1925, mit 123 verletzten Personen, wovon 1 tödlich;
276 Verkehrsunfälle vom 1. Jan. bis 30. Sept. 1926, mit 139 verletzten Personen, wovon 9 tödlich.

Innert 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Jahren in der Stadt St. Gallen allein 1072 Verkehrsunfälle, mit 621 verletzten Personen, wovon 20 tödlich.

Nach den Ursachen verteilen sich diese 1072 Verkehrsunfälle wie folgt:

440 wegen Unaufmerksamkeit	= 41,1 %
170 " zu schnellem Fahren	= 16,5 %
190 " unrichtigem Fahren	= 17,7 %
38 " wegen Betrunketheit	= 2,9 %
234 wegen verschiedenen Ursachen	= 21,8 %
1072	100 %

Die Ursache der Unfälle liegt also meistens bei den Straßenbenutzern selber. Sie benutzen die Straße, als ob sie ihnen allein gehöre; sie nehmen keine Rücksicht auf andere. Wenn wir dahin wirken wollen, daß wir keine oder wenig Verkehrsunfälle haben, müssen wir den Straßen-

benützer erziehen. Polizeiorgane, Schule, Elternhaus, wie auch die Vereinigungen der Radfahrer, der Motorwagenbesitzer und Wagenfahrer müssen gemeinsam vorgehen.

Das verlangt aber vor allem auch eine andere Einstellung der Bevölkerung zur Polizei. Im allgemeinen betrachtet das Publikum die Polizei als ein notwendiges Übel, sein Feind. Das ist die Überlieferung vom alten Polizeistaat, der nur strafte und mahnte. Es liegt im Wesen der Polizei, daß sie oft eingreifen muß. Vielfach drohen Mutter und Kindermädchen dem Kinde mit der Polizei, wenn sie selbst nicht mehr meistein mögen. Die heutige Polizei ist der Freund des Publikums, besonders der Kinder, der Schwachen und Hilfsbedürftigen. Die Polizei muß vorbeugen. Nur wenn Polizei und Publikum zusammen das gleiche Bestreben haben, den Verkehr zu regeln, können wir zum gewünschten Ziel kommen.

Die Fußgänger haben vielfach die Gefährlichkeit des heutigen Straßenverkehrs noch nicht erfasst; sie benutzen die Straße recht sorglos, die jungen wie die alten. Viele machen die Straße zum Spielplatz. Die Förderung von Spielplätzen ist demnach nicht bloß eine Frage der Gesundheit und des Sportes, sie ist auch mittelbar eine Verkehrsfrage. Die Schüler aller Stufen müssen auf die Verkehrserfordernisse unserer Straßen aufmerksam gemacht werden. „Wie benimmt man sich auf der Straße?“ Das ist für die Schule heute eine sehr zeitgemäße Frage. Verschiedene Städte haben Verkehrsbüchlein herausgegeben (z. B. Zürich, Basel, Wil), die sehr gute Dienste leisten.

Für die Jugend ergeben sich folgende Verkehrsregeln:

1. Gehe nicht zu rasch um die Ecken.
2. Spiele nicht auf der Straße.
3. Weiche stets rechts aus.
4. Gehe stets rechts, überhole links.
5. Gänge dich nicht an Wagen und Autos an.
6. Werfe keine Bananen- und Orangenschalen oder andere Spelßeabfälle auf die Straße.
7. Dränge dich nicht zwischen zwei Wagen durch.
8. Beim Überqueren einer Straße hinter einem Wagen schaue stets nach links und rechts.

Für die Fußgänger gelten folgende Verhaltensregeln:

1. Gehe nicht auf der Fahrbahn, sondern auf dem Gehweg (Trottoir).
2. Gehe nie in Reihen.
3. Weiche stets rechts aus, überhole links.
4. Lese keine Zeitung auf der Straße.
5. Gehe nicht rasch um die Ecke.
6. Steht nicht in Gruppen herum.
7. Laufe nicht hin und her wie die Hühner.
8. Achte auf andere, lese nicht, unterhalte dich nicht.
9. Überquere die Straße im rechten Winkel, nicht in schiefen Richtung.
10. Sei besonders vorsichtig beim Überschreiten der Fahrbahn.

\* \* \*

Neben dem Fußgänger ist das Automobil der wichtigste Straßenbenützer. Die Beschaffung von Auto- parkplätzen bildet für die Straßenbehörden eine sehr wichtige Frage. Über die zulässigen Geschwindigkeiten gehen die Ansichten weit auseinander. Im Konfordat sind vorgeschrieben: Durch Dörfer und Städte in der Stunde 18 km, in Kurven 6 km, im offenen Gelände 40 km, bei Nacht und Nebelwetter 10 km. Diese Begrenzungen sind heute entschieden zu eng bemessen. Man dürfte sehr wohl durch Dörfer und Städte, bei übersichtlicher Straße, auf 30 bis 35 km/Std. gehen, in offenen Strecken 60 km/Std. bewilligen.

Wichtig ist namentlich auch die Handhabung der Autobeleuchtung. Die Scheinwerfer beleuchten auf viele hundert Meter weit die Straße, blenden aber alle übrigen Straßenbenützer, die dem Auto entgegenkommen, was schon oft zu schweren Unfällen führte. Also eine richtige Abblendevorrichtung ist nötig, die dann aber auch gehandhabt werden muß.

Die Richtungszeiger gehören zu einer vollständigen Ausrüstung des Autos. Sehr bewährt sich die Marke „Favorit“, ein Schweizer-Erzeugnis.

Durch die schweren Autos können Erschütterungen und demzufolge Schäden an Gebäuden entstehen, namentlich wenn die Wagen Vollgummireifen haben und der Straßenuntergrund nachgiebig ist. (Dorf- und Sumpfgelände). Die Prüfung der Autolenker sollte viel schärfer sein; sie sollten auch auf ihre geistigen, körperlichen und seelischen Eigenschaften geprüft werden, und zwar durch ein psychotechnisches Institut.

Für den Autolenker gelten folgende Verkehrsregeln:

1. Signal geben, nicht zu viel und rechtzeitig.
2. Suche Verbindung mit den Augen des Verkehrspolizisten.
3. Fahre vorsichtig aus Querstraßen.
4. Gute Beleuchtung des Wagens.
5. Gehörige Abblendung.
6. Stets rechts fahren.
7. Links überholen.
8. Nach rechts in kurzem, nach links in großem Bogen fahren.
9. Wenn an engen Stellen Wagen stehen, langsam fahren.
10. Nicht zwischen zwei fahrenden Wagen hindurch rasen.
11. Vermeide jeden unnötigen Lärm, hauptsächlich nachts.
12. Auto und Alkohol sind keine Freunde.

Die Rad- und Motorradfahrer sollen folgenden Regeln nachleben:

1. Nicht freihändig fahren, sichere Bremse, gutes Licht.
2. Rechts fahren, rechts ausweichen, links vorfahren.
3. Vermeide allzusehnelles Fahren.
4. Keine Verwendung des Rades auf der Straße zu Kunststücken.
5. Vorsicht beim Überholen von andern Fahrzeugen.
6. Nicht auf Gehwegen (Trottoirs) und Fußwegen fahren.
7. Nicht mit offenem Auspuff fahren.

Für die Fuhrwerke gelten folgende Regeln:

1. Die Beleuchtung sei so angebracht, daß sie nach vorn und hinten gesehen wird.
2. Fahre nicht auf den Tramschienen.
3. Fahre stets rechts, links vorfahren, rechts ausweichen.
4. Lade den Wagen so, daß nichts herunterfällt.
5. An gefährlichen Stellen langsam fahren.
6. Schlafe zu Hause.

Auch für die Benützer der Straßenbahn gelten einige Regeln:

1. Erst aussteigen lassen.
2. Vermeide das Auf- und Abspringen.
3. Beim Absteigen linke Hand am linken Griff.
4. Überquere nie das Geleise unmittelbar vor einem Straßenbahnwagen, auch wenn er stille steht; bei Straßenüberquerung hinter einem Wagen zuerst nach links und rechts schauen.

Die Ausführungen, die hier nicht genau nach dem Wortlaut, sondern teilweise sinngemäß wiedergegeben sind, wurden sehr wirkungsvoll unterstützt durch eine Reihe teilweise farbiger Lichtbilder.

Jedermann konnte aus dem Vortrag einiges für sich lernen, wohl der beste Beweis, daß solche Lichtbilder-

vorträge, von den öffentlichen Behörden unterstützt und angeordnet, überall abgehalten werden sollten. Dadurch könnten ganz sicher viele Unfälle vermieden werden. Auch hier heißt es mit aller Eindringlichkeit: Vorbeugen ist besser als heilen!

In den Tageszeitungen war letzthin zu lesen, daß die Häufigkeit der Straßenverkehrsunfälle in den Vereinigten Staaten von Nordamerika nach neuester amtlicher Erhebung am größten ist abends zwischen 5 und 6 Uhr; in dieser Stunde ereigneten sich 10,5% aller in Betracht gezogenen Unfälle. Die unfallärmsten Wochentage sind dort Montag und Dienstag, die unfallreichsten Sonntag und Samstag, wobei am Sonntag 23% mehr Unfälle sich ereignen als am Montag. Aus der Tatsache, daß der Mittagsverkehr kaum viel geringer ist als der Abendverkehr, darf geschlossen werden, daß die Müdigkeit eine wichtige Rolle spielt; ereigneten sich doch in den von der Erhebung umfaßten 68 Städten mit über 100,000 Einwohnern 74% aller Unfälle in der zweiten Tageshälfte von mittags 1 Uhr bis nachts 1 Uhr.

## Volkswirtschaft.

**Eidgenössische Fabrikkommission.** Die unter dem Vorsitz von Bundesrat Schulthess stehende eidgenössische Fabrikkommission ist vom Bundesrat für eine weitere Amtsdauer bestätigt worden. Ein Wechsel tritt ein durch die Demission des solothurnischen Arbeiterssekretärs Heri (Bibri), der ersetzt wurde durch Typographensekretär Schlumpf in Bern.

**Internationale Arbeitskonferenz 1927.** Der Bundesrat hat die schweizerische Delegation für die internationale Arbeitskonferenz 1927 folgendermaßen bestellt: Regierungsvertreter: Fürsprecher Pfister, Direktor des Eidgenössischen Arbeitsamtes, und Dr. Giorgio, Direktor des Bundesamtes für Sozialversicherung. Technische Experten: Charles Weber, Direktor der kantonalen Krankenkasse für Schulkinder in Genf, A. Babel, Professor in Genf, und Frä. Dr. D. Schmidt, Sekretärin auf dem Eidgenössischen Arbeitsamt. Vertreter der Arbeitgeber: Charles Izaut, Ingenieur, Besitzer des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes. Technische Experten: Dr. Cagianut, Präsident des Schweizerischen Baumeisterverbandes, Dr. A. Steinmann, Sekretär des Arbeitgeberverbandes der Textilbranche in Zürich, und Dr. D. Sulzer, von den Sulzer-Werken in Winterthur. Vertreter der Arbeiterschaft: Ch. Schürch, Sekretär des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, Besitzer des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes. Technische Experten: Nationalrat Eugster-Züst in Speicher, A. Baumann, Präsident des Schweizerischen Hotelangestellten-Verbandes in Luzern, und Dr. A. Sager, Zentralsekretär der Schweizerischen freien Arbeitergewerkschaft in St. Gallen.

**Internationale Wirtschaftskonferenz.** Unter dem Vorsitz von Bundesrat Schulthess fand eine allgemeine Aussprache zwischen den Delegierten und Experten für die internationale Wirtschaftskonferenz statt. Der Bundesrat hat nachträglich noch als Experten ernannt Dr. A. Steinmann, Sekretär des Schweizerischen Arbeitgeberverbandes der Textilbranche, Ingenieur Cattani, Sekretär des Vereins schweizerischer Maschinenindustrieller, und Dr. Cagianut, Präsident des Schweizerischen Baumeisterverbandes und gleichzeitig Vertreter des Schweizerischen Gewerbeverbandes. Die schweizerische Delegation setzt sich demnach aus fünf Delegierten und fünf Experten zusammen.

## Ausstellungswesen.

**Schweizerische Zentralstelle für das Ausstellungswesen und Schweizerisches Nachweissbureau für Bezug und Absatz von Waren, Zürich.** Diese, durch Subventionen des Bundes unterhaltene Institution hat soeben ihren Bericht über das Jahr 1926 veröffentlicht. Auf Wunsch wird er an Interessenten gratis abgegeben. Der erste Teil, der sich mit der Zentralstelle für das Ausstellungswesen befaßt, spricht von der Liquidation der schweizerischen Beteiligung an der Internationalen Ausstellung für moderne, dekorative und angewandte Kunst in Paris 1925, sowie von den Vorstudien über eine eventuelle Teilnahme an der Ausstellung in Philadelphia, die zu einer Ablehnung führten. Die Frage einer schweizerischen Beteiligung an der Ausstellung in Barcelona 1929 wurde erneut geprüft und zusammen mit Vertretern verschiedener Industrieverbände besprochen. Es scheint, daß diese Veranstaltung für die Schweiz praktische Bedeutung erlangen wird. Die Zentralstelle gewährte ihre Unterstützung auch der Internationalen Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel, sowie der Schweizerischen Gastwirtschaftsausstellung in Zürich von 1927. An acht ausländischen Mustermessen, wie auch an der Schweizer Mustermesse in Basel wurden offizielle schweizerische Auskunftsbüros eingerichtet.

Das Schweizerische Nachweissbureau, der Hauptzweig der Institution, hat erneut einen erfreulichen Aufschwung genommen. Mehr als 15,000 Anfragen um Auskünfte aus allen Teilen der Erde wurden im Laufe des Geschäftsjahres erledigt. Zehn Besprechungen zwischen Schweizerkonsuln, die sich vorübergehend im Lande aufhielten, mit Industriellen und Kaufleuten konnten organisiert werden. Des öftern war das Bureau auch in der Lage, den Fabrikanten ausländische Submissionen bekannt zu geben.

Der Vertretervermittlungsdienst wird in stets vermehrtem Maße in Anspruch genommen.

Die deutsche und französische Ausgabe der 3. Auflage des Schweizerischen Exportadressbuches erschienen zu Beginn des Geschäftsjahres. Die englische und spanische dagegen werden im Laufe dieses Jahres versandt.

In den vier verschiedenen Abteilungen sind zurzeit 24 Personen beschäftigt.

**Gewerbe- und Industrie-Ausstellung 1927 in Berlin, 23. Juli bis 8. August.** Die Anmeldungen sind in schöner Zahl eingelaufen. Über 100 Aussteller haben bereits ihre Beteiligung zugesagt. Die Ausstellung wird also diejenigen in unserer Umgebung in den letzten Jahren, wie Wallisellen, Dietikon und Altstetten etc., an Umfang bei weitem übertreffen. Auch die Mannigfaltigkeit der ausgestellten Gegenstände wird sehr groß sein und dem Ganzen ein äußerst interessantes Gepräge geben, haben sich doch neben den vielen Gewerbetreibenden und Kleinern Industriellen aller Branchen Etablissements der Großindustrie zur Ausstellung ihrer Fabrikate angemeldet. Ein provisorischer Plan des Ausstellungsareals ist ebenfalls schon erstellt worden.

**Beteiligung der Schweiz an der Werkbundausstellung „Die Wohnung“ in Stuttgart. (Mitget.)** In den letzten Tagen sind unter Führung des Schweizerischen Werkbundes in Zürich Verhandlungen zum Abschluß gelangt, die eine geschlossene Beteiligung der dem Schweizerischen Werkbund nahestehenden neuzeitig eingestellten Schweizer Architekten in Aussicht nehmen. Der Schweizer Gruppe gehören folgende Künstler an: Max Ernst Haefeli, Ernst F. Burckhardt, Alfred Grad-