

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Band: 30 (1938)
Heft: 4

Artikel: Ueber die Verhütung der Nichtbetriebs-Unfälle
Autor: Joho, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-352896>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.11.2024

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

Ueber die Verhütung der Nichtbetriebs- Unfälle.

Von E. J o h o.

I.

Seit Anfang 1937 besteht beim Schweizerischen Gewerkschaftsbund eine Beratungsstelle für Unfallverhütung. Die Aufgabe dieser Beratungsstelle ist die Bekämpfung der Nichtbetriebsunfälle. Der Gewerkschaftsbund hat diese Aufgabe im Interesse der bei der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern obligatorisch versicherten zirka 700,000 Arbeitnehmer übernommen. Die Arbeit wird durch einen von der übrigen Tätigkeit des Gewerkschaftsbundes nicht beanspruchten Beamten allein und unabhängig besorgt.

Die Voraussetzungen zur Verhütung der Nichtbetriebsunfälle sind anders als diejenigen zur Verhütung in den Betrieben. Die unterstellten Betriebe sind nach Gesetz verpflichtet, zum Schutze der Arbeiterschaft Schutzmassnahmen zu treffen, und die Unfallversicherungsanstalt kann zudem noch verbindliche Weisungen zur Unfallverhütung erlassen. Nichtbenützung von Schutzvorrichtungen sowie die Nichtbeachtung der Unfallverhütungsvorschriften wird mit Sanktionen belegt, bei Nachlässigkeit durch Versetzung in eine höhere Prämienstufe oder bei vorsätzlicher Uebertretung der Vorschriften sogar durch Strafanzeige mit Bussen- und Gefängnisandrohung. Es kommen bei der Betriebsunfallverhütung in erster Linie physische, die wir auch technische Methoden nennen können, zur Anwendung. Bei der Verhütung der Nichtbetriebsunfälle kann die Beachtung gewisser Verhaltensmassregeln mit gesetzlichen Weisungen weder von der SUVA noch von der Beratungsstelle erzwungen werden. Es müssen daher vorläufig noch in der Hauptsache psychologische Mittel zur Anwendung kommen. Unter solchen verstehen wir die Ermahnung zur Vorsicht mit den heute zur Verfügung stehenden Mitteln in der Presse und durch Vorträge in Versammlungen und im Rundspruch. Der Erfolg dieser Methode wird weitgehend durch die Eindringlichkeit des Dargebotenen bestimmt. Wenn aber an die Erfolge der modernen Beeinflussungsmethoden im Reklamewesen gedacht wird, scheint es nicht ausgeschlossen, dass gewisse Erfolge erzielt werden können.

Es müssen aber auch in der Bekämpfung der Nichtbetriebsunfälle technische Methoden zur Anwendung gelangen, wenn dauernde Erfolge erreicht werden wollen. Dazu gehören die Verbesserung von Verkehrsanlagen, die Regelung des Verkehrs, die Konstruktion von Schutz-Vor- und -Einrichtungen aller Art für Sport, im Haushalt, Garten und Wald. Bei systematischer Tätig-

keit werden sich bei den Unfallgefahren ausser Betrieb immer mehr Mittel und Wege praktischer Unfallverhütungstätigkeit herausbilden lassen.

Sicher ist, dass die Anwendung technischer Methoden vorzuziehen ist. Ueberall dort, wo durch Verbesserung von Verkehrsanlagen und Anwendung von Schutzvorrichtungen die Unfallgefahr beseitigt oder vermindert werden kann, ist dies jeder Methode vorzuziehen, die nur auf die Einsicht des Menschen angewiesen ist. Die Beratungsstelle hat sich nicht von Anfang an mit technischen Fragen beschäftigen können, sondern sie hat mit erzieherischen Methoden ihre Tätigkeit begonnen.

Nach zweimonatigem Aufenthalt in Luzern, am Sitze der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt, zum Studium der Methoden der Unfallverhütung in den Betrieben, wurde in Bern die Tätigkeit aufgenommen. In erster Linie wurde ein

P r e s s e d i e n s t

herausgegeben. Dieser Pressedienst geht vorab an

die Gewerkschaftszeitungen aller Richtungen (Auflage zirka 300,000),

die Versicherungszeitschriften (Auflage 1 Million),

die Radsportzeitungen (Radsport und Arbeiter-Touring),

einige Jugendblätter,

Automobilzeitungen (teilweise).

Es sind im ganzen 27 zum Teil illustrierte Zeitungsbeiträge abgegangen. Die Aufnahme war im allgemeinen ordentlich. Es ist begreiflich, dass nicht jede Zeitung jede Einsendung bringen kann. Auch die dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund nicht angeschlossenen Organisationen gewähren unseren Einsendungen Aufnahme. Der Christlich-soziale Gewerkschaftsbund hat sich in einem Schreiben ausdrücklich mit der Aufnahme bereit erklärt. Zur Hauptsache befassten sich die Einsendungen mit der Verkehrserziehung, daneben sind aber auch andere Themen der Unfallverhütung behandelt worden, und gelegentlich ist auch über die sich aus dem KUVG ergebende Praxis der Unfallversicherung und über Unfallverhütungsmassnahmen in den Betrieben referiert worden. Wir haben dabei die Auffassung, dass durch die Weckung des Verständnisses für die Unfallverhütung ausser Betrieb auch das Verständnis für die Unfallverhütungsmassnahmen in den Betrieben vertieft wird und umgekehrt und darüber hinaus auch den Unfallversicherungsinstitutionen mehr Verständnis entgegengebracht wird.

Wir haben die Auffassung, dass bei gutem Ausbau des Pressedienstes sehr viel zur Aufklärung über die Unfallverhütung und die Unfallversicherung überhaupt verbreitet werden kann. Im Abschnitt über die zukünftigen Ausgaben der Beratungsstelle werden wir uns über verschiedene Möglichkeiten äussern.

Neben dem Pressedienst wurde dem

V o r t r a g s d i e n s t

grosse Beachtung geschenkt. An die Gewerkschaftsverbände aller Richtungen wurde ein Vortragsverzeichnis mit folgenden Themen verschickt:

1. Warum Unfallverhütung ausser Betrieb.
2. Unfallverhütung als Arbeiterschutz (mit Film).
3. Die Gefahren des Strassenverkehrs (mit Lichtbildern).
4. Strassenverkehrsanlagen, wie sie sind und wie sie sein sollen (mit Lichtbildern).
5. Kurs über die obligatorische Unfallversicherung unter besonderer Berücksichtigung der Unfallverhütung.
6. Führungen durch die Unfallverhütungsausstellung des Eidgenössischen Fabrikinspektorates in Zürich.

Es sind im Berichtsjahr folgende Vorträge gehalten worden:

- 15 Vorträge über die Gefahren des Strassenverkehrs;
- 3 » » » Strassenverkehrsanlagen;
- 12 » » » Unfallverhütung als Arbeiterschutz;
- 4 Kurse » » obligatorische Unfallversicherung.

Von den 30 Vorträgen sind 24 in Verbindung mit Gewerkschaftsversammlungen, 5 öffentlich und 1 vor einer Gesamtschule abgehalten worden. Kurse über die gesetzlichen Grundlagen der Unfallversicherung wurden 4 abgehalten, in der Regel mit je vier Vorträgen, wobei ein Vortrag sich mit der Unfallverhütung in und ausser Betrieb befasste. Der Besuch der Vorträge variierte zwischen 45 und 150 Teilnehmern. Die Kurse waren im Durchschnitt von 27 Personen besucht. Die Kosten dieser Vorträge (mit Ausnahme der allfälligen Propaganda) gingen ausschliesslich zu Lasten der Beratungsstelle.

Die unmittelbare Bedeutung dieser Vorträge als Mittel zur Aufklärung über die Unfallgefahren ist vielleicht nicht sehr gross. Wir halten trotzdem diese Vorträge als ein vorzügliches Mittel, um mit der Bevölkerung in Beziehungen zu treten. Die Beratungsstelle ist auf die Mitarbeit und die Förderung durch weite Kreise angewiesen.

Für die Vorträge über die Gefahren des Strassenverkehrs und über die Strassenverkehrsanlagen verfügt die Beratungsstelle über ein ausgezeichnetes und zahlreiches Lichtbildmaterial. Es handelt sich zum Teil um Aufnahmen der Verkehrspolizei über Unglücksfälle und zum andern Teil um eigene Aufnahmen aus dem Strassenverkehr. Fortlaufend zeigen wir auch Bilder von verbesserten Verkehrsanlagen, die auf unsere Vorschläge zurückgehen.

Neben der Vortragstätigkeit in den Versammlungen versuchte die Beratungsstelle durch den

R u n d s p r u c h

an eine grössere Zuhörerschaft zu gelangen. Es sind im Berichtsjahr folgende Radiovorträge durch den Leiter der Beratungsstelle oder auf seine Veranlassung gehalten worden:

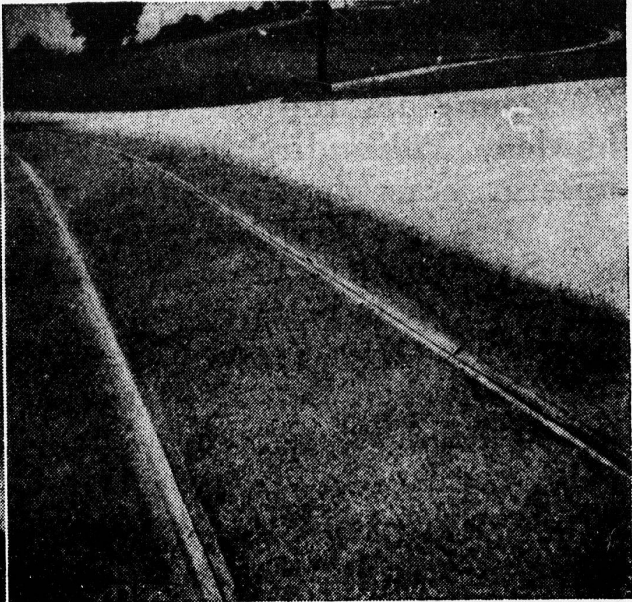
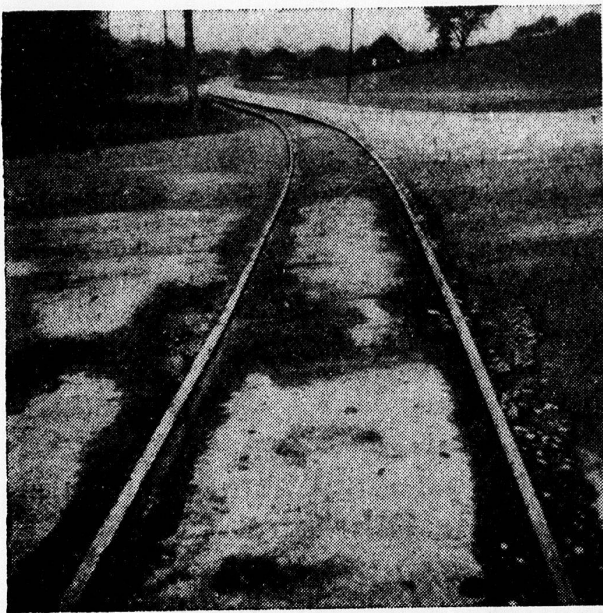
- Unfälle, wie sie der Frühling bringt;
- Unterredung mit einem unvorsichtigen Radfahrer;
- Badeunfälle;
- Unfälle in den Ferien;
- Unfallgefahren beim Skisport (durch einen Arzt);
- Waldarbeiten und ihre Gefahren (durch Herrn Ing. Zehnder von der Forstwirtschaftl. Zentralstelle).

Das Gebiet der Radioaufklärung bedarf noch gründlicher Bearbeitung. Von den Programmleitungen der Studios aus werden auch ohne unsere Veranlassung gelegentlich Themen über mehr volksgesundheitliche Gefahren aufgestellt. Was fehlt, ist eine systematische und gleichgerichtete Tätigkeit.

T e c h n i s c h e U n f a l l v e r h ü t u n g a u s s e r B e t r i e b .

Wir sind schon kurze Zeit nach Aufnahme unserer Arbeit zur Ueberzeugung gekommen, dass eine Tätigkeit, allein konzentriert auf die sogenannte psychologische Unfallverhütung, durch das Mittel der Presse und durch Vorträge, auf die Dauer nicht befriedigen kann. Im nächstliegenden Tätigkeitsgebiet, der Bekämpfung der Verkehrsunfälle, haben wir uns daher auch nach praktischer Tätigkeit umgesehen, nämlich der Verbesserung gefährlicher Strassenanlagen. Es wäre zwar unrichtig, wenn behauptet würde, die Verkehrsunfälle wären in erster Linie eine Folge der ungünstigen Strassenverhältnisse. Sicher ist aber, dass ungünstige Verkehrsanlagen zu Unglücksfällen führen können, wenn noch andere Faktoren, wie Unachtsamkeit, zu schnelles Fahren, schlechte Witterung usw., dazu kommen. Im Strassenverkehr sind auf Grund unserer Vorschläge nachfolgende Verbesserungen vorgenommen worden:

B a h n ü b e r g a n g B o l l i g e n - S t a t i o n . Infolge äusserst schlechtem Zustand dieses Ueberganges mit grossen Löchern usw. sind innert zwei Monaten drei Unfälle von Radfahrern auf dem Wege zur Arbeit vorgekommen. Durch unsere Intervention ist dieser Uebergang nach hartnäckigen Bemühungen durch Einlage neuer Schienen und Walzung mit nachfolgender Teerung instand gestellt worden. Seit der Instandstellung sind dort keine Unfälle mehr vorgekommen.

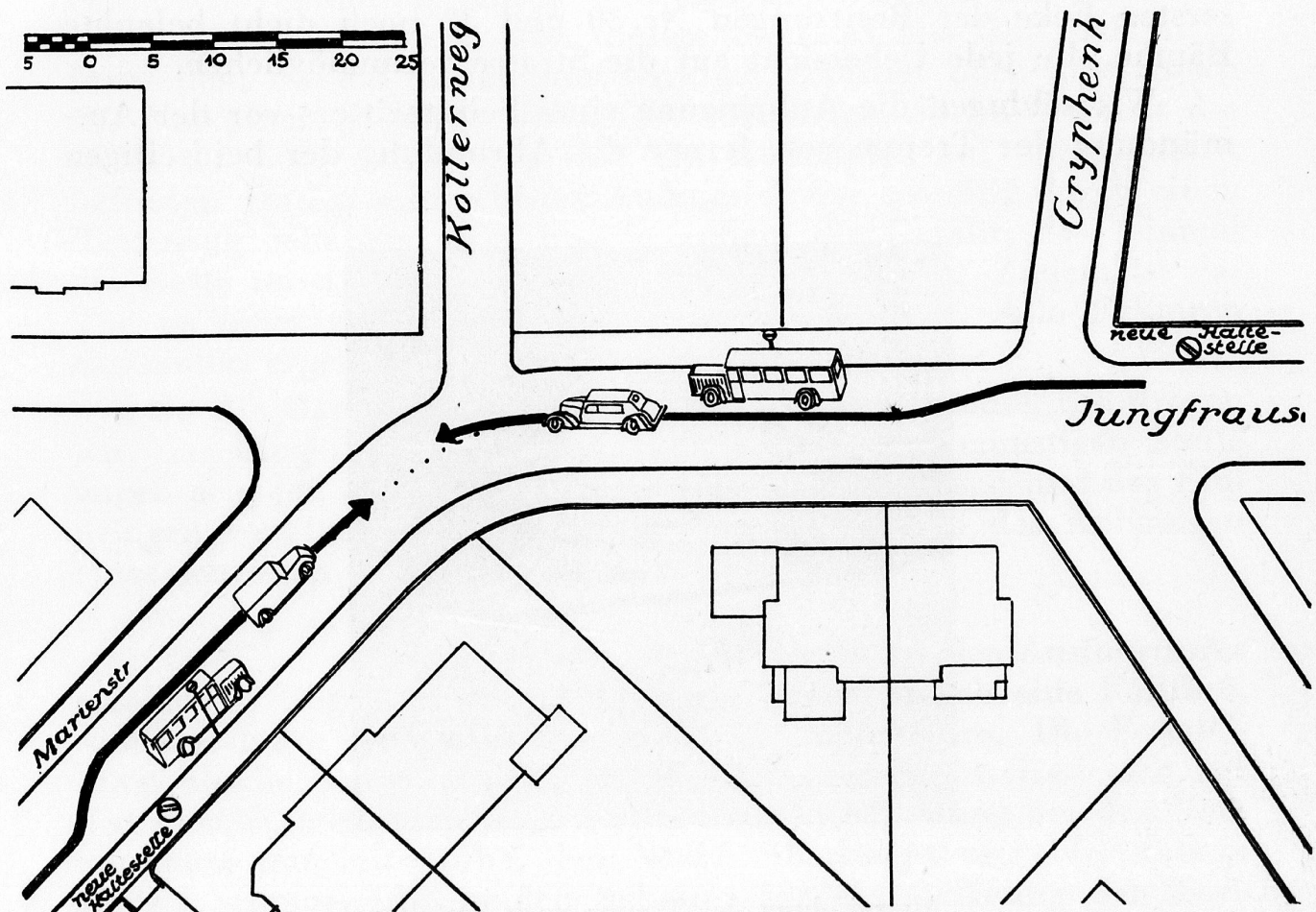


Vor dem Umbau

Nach dem Umbau

Bahnübergang Bolligen

Versetzung von zwei Haltestellen des Stadt-omnibus Marienstrasse, Bern. Die beiden Haltestellen waren so angelegt, dass die vom Thunplatz und vom Helvetiaplatz herkommenden Fahrzeuge in der Kurve, entgegen der strengen gesetzlichen Vorschrift, links der Sicherheitslinie in die unrichtige



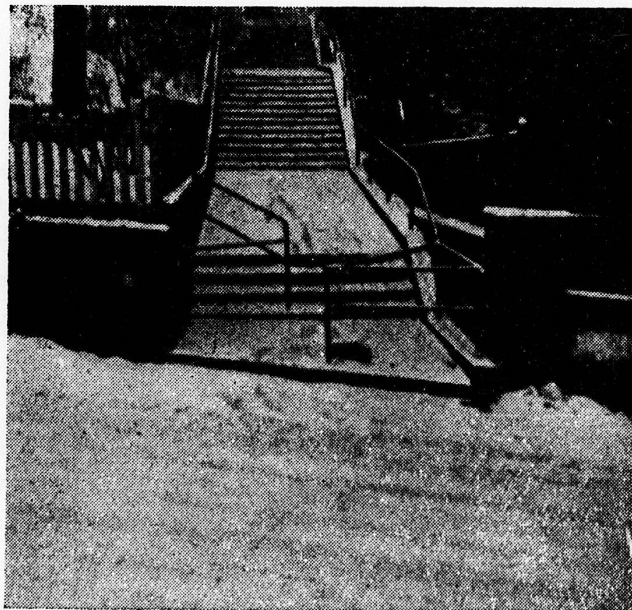
Versetzung der Haltestellen Jungfrau-/Marienstrasse

Fahrbahn gedrängt wurden. Die Gefahr des Zusammenstosses in der Kurve war deshalb ausserordentlich gross. Wir verlangten eine Verlegung der Haltestelle, die dann auch von den zuständigen Behörden, Polizeidirektion und Direktion des Stadtomnibus, nach unserm Vorschlag vorgenommen wurde.

Sicherheitsmassnahmen bei der Ausmündung der Wesemlintreppe in die Wesemlinstrasse in Luzern. Die Verbindungstreppe Wesemlinring/Wesemlinstrasse führt zwischen den Besitzungen Nr. 30 und 32 an der Wesemlinstrasse hindurch direkt in die schmale und stark befahrene Fahrbahn der Wesemlinstrasse. Der Austritt wird nicht gemildert durch ein Trottoir, sondern erfolgt direkt auf die Fahrbahn.

Die Treppe wird stark benützt, hauptsächlich auch von Schulkindern. Beobachtungen haben gezeigt, dass gerade die Schulkinder auf dem Weg zur Schule die Fahrbahn ohne jede Vorsicht betreten, weder nach links noch nach rechts schauen, sondern geradeaus, oft noch im Laufschrift auf das gegenüberliegende Trottoir gehen. Die stark abschüssige schmale Wesemlinstrasse wird durch Radfahrer sehr unvorsichtig befahren. Aber auch Automobilisten sind dort nicht immer besonders vorsichtig. Ungünstig ist die Sicht von der Treppe aus. Die Treppe mündet ohne jede Abrundung direkt in die Fahrbahn. Links und rechts sind ziemlich hohe Stützmauern vorhanden, und dazu stehen je an der äussersten Ecke der Besitzungen Nr. 30 und 32 noch dicht belaubte Bäume, die jede Uebersicht auf die Strasse verunmöglichen.

Wir schlugen die Anbringung eines Schutzgitters vor der Ausmündung der Treppe vor, ferner die Abrundung der beidseitigen



Ausmündung der Treppe nach Erstellen des Schutzgitters

Ecken und die Beseitigung der die Uebersicht verhindernden Bäume. Das Tiefbauamt erklärte sich bereit, das vorgeschlagene Schutzgitter anzubringen (s. Bild). Ferner wurde ein Fussgängerstreifen markiert, und es sind die Schulkinder auf unsere Veranlassung hin auf die Gefährlichkeit der Treppenausmündung aufmerksam gemacht worden. Dadurch ist unseres Erachtens eine Verbesserung der Verhältnisse erreicht worden.

Kasino Garage Bern. Durch eine private Versicherungsgesellschaft sind wir nach einem Unfall auf die unfallgefährliche Ein- und Ausfahrt der Kasinogarage in Bern aufmerksam gemacht worden. Der Betrieb der Kasinogarage gehört zu den obligatorisch versicherten Betrieben. Die Frage, um die es sich im vorliegenden Falle handelt, gehört jedoch mehr in das Gebiet der öffentlichen Sicherheit. Es ist aber möglich, dass nicht nur die Kunden der Garage durch die unglückliche Anlage der Ein- und Ausfahrt gefährdet werden, sondern gelegentlich auch die Garagearbeiter.

Im Einverständnis mit den Organen der Unfallverhütungsabteilung der SUVA haben wir den Eigentümern der Garage beratende Vorschläge zur Verhütung der Unfallgefahr eingereicht:

Einfahrt: Die Oeffnung und Schliessung des Tores erfolgt durch die Betätigung eines einseitig angeordneten Kettenzuges. Die elektrische Schaltung durch Druckknöpfe wird in der Nähe des Bureaus vorgenommen. Von diesem Standort aus lässt sich nicht feststellen, ob das Aufzugstor wirklich geöffnet oder geschlossen ist. Vor allem ist keine Uebersicht vorhanden, ob im Moment des Oeffnens oder Schliessens sich ein Automobil auf der Einfahrt befindet. Da das sehr schwere Aufzugstor nur einseitig durch einen Kettenzug gehalten wird, besteht zudem die Gefahr, dass einmal die Kette reisst und das sehr schwere Tor hinfällt. Zudem ist das Tor an einer sehr ungünstigen Stelle angeordnet. Alle Faktoren zusammen ergeben eine sehr grosse Unfallgefahr.

Da die Garage Tag und Nacht offen bleiben muss, beantragen wir, das Eingangstor, das zudem an einer sehr ungünstigen Stelle angebracht ist, zu beseitigen, die Einfahrt einzuglasen und das Eindringen von kalter Luft und den Durchzug durch das Anbringen eines schweren Vorhanges zu beheben.

Ausfahrt: Die Schliessung und Oeffnung des Ausfahrttores erfolgt, im Gegensatz zum Eingangstor, nicht durch eine Falltüre, sondern durch eine seitlich schliessbare Schiebetüre. Die Feststellung, ob die Schiebetüre offen oder geschlossen ist, lässt sich bei Tag vom Standort der elektrisch betätigten Schaltung bei den Benzinsäulen nur mit Mühe, bei Nacht überhaupt nicht feststellen. Zudem stimmen die beiden Schalter für die Oeffnung der Tore in der Anordnung nicht überein.

Gegenwärtige Anordnung der Schalter.

Eingangstor :	Ausgangstor :
o Schliessen	o Halt
o Halt	o Auf
o Oeffnen	o Zu

Es besteht die Gefahr, dass das Ausgangstor statt geöffnet, geschlossen wird. So kam es wirklich auch zu einem Zusammenstoss eines Automobils mit dem schliessenden Tor.

Wir beantragten seitlich des Ausganges die Anbringung eines Lichtsignals mit der Aufschrift «Ausfahrt frei», ferner die Anbringung einer roten «Gefahr»-Lampe an der Schiebetüre. Beide Lampen müssten vom Schaltort aus ersichtlich und elektrisch zusammen mit der Torschaltung verbunden werden. Am Schaltort müssten Lämpchen montiert werden, die bei Betätigung des Tores in gleichen Farben aufleuchten wie die Warnungslampen; ferner eine übereinstimmende Anordnung der «Auf»- und «Zu»-Schalter für die Oeffnung der Tore.

Neue Gewerbeschule Bern. Durch die Baudirektion der Stadt Bern ist die Beratungsstelle zur Begutachtung der Unfallgefährlichkeit der vorgesehenen Schiebefenster zugezogen worden. In unserer Begutachtung stellten wir fest, dass die fraglichen Fenster an sich keine besondere Unfallgefahr darstellen, dagegen die Frage der zweckmässigen Reinigung der Fenster, vom Standpunkt der Unfallgefährlichkeit aus, gelöst werden müsse. Wir beantragten die Konstruktion eines leichten Reinigungswagens, auf dem sämtliche Putzutensilien mitgeführt werden können und der ein Kippen oder Hinunterstürzen (bei Schwindelanfall usw.) verunmöglicht. Unsere Vorschläge fanden auch hier Anerkennung und Berücksichtigung.

*

Wir haben diese Beispiele angeführt, um zu zeigen, in welcher Richtung die Unfallverhütung mit technischen Methoden entwickelt werden kann. Es ist offensichtlich, dass diese Bemühungen nicht nur im Interesse der bei der SUVA versicherten Arbeitnehmer liegen, sondern darüber hinaus der gesamten Bevölkerung zugute kommen. Es sei hier festgestellt, dass einige Vorschläge aus der Einsicht hergeleitet wurden, die der Leiter der Beratungsstelle anlässlich seines Studienaufenthaltes in Luzern bei der Unfallverhütungsabteilung der SUVA gewinnen konnte, und dass der stete Kontakt mit den Organen der Unfallverhütungsabteilung eine wertvolle und glückliche Ergänzung seiner Arbeit bedeutet. Es ist uns eine Pflicht, an dieser Stelle den Organen, besonders dem Chef der Unfallverhütungsabteilung der SUVA, für die Förderung unserer Arbeit den besten Dank auszusprechen.

Uebrig e T ä t i g k e i t.

Neben der Herausgabe des Pressedienstes, der Vortragstätigkeit und den Aufgaben der technischen Unfallverhütung sind im Berichtsjahr noch dazugekommen:

a) **Begutachtung von Erfindungen:** Die Beratungsstelle wird vielfach ersucht, für Erfindungen und dergleichen Gutachten abzugeben und wenn möglich bei der Finanzierung mitzuhelfen. Bis jetzt zeigte es sich, dass es sich meistens um wertlose Ideen handelte, deren Bedeutung von den Erfindern masslos übertrieben wird. Nicht selten gelingt es den Erfindern aber doch, dafür Mittel für die Fabrikation zu erlangen. Der Beratungsstelle warten auch auf diesem Gebiete bedeutende Aufgaben; unnütze Ausgaben müssen vermieden werden.

b) **Die Ausschreibung eines Wettbewerbes für Jugendliche:** «Wie verunglücke ich nicht?» Dieser Wettbewerb wurde in fast allen Tageszeitungen der Schweiz publiziert und ergab 394 Antworten von Schülern und Jugendlichen bis zum Alter von 19 Jahren. Wenn die Ausschreibung des Wettbewerbes und die Ablieferung der Arbeiten nicht in die Herbstferien gefallen wäre, hätte sicher mit einer noch grössern Zahl von Antworten gerechnet werden können. Die eingegangenen Antworten und Zeichnungen brachten wertvolles Material über die Einstellung der Jugend zu den Problemen des Strassenverkehrs. 220 der besten Arbeiten wurden mit bescheidenen Preisen bedacht. Am Wettbewerb beteiligten sich auch zwei Schulklassen, eine aus Genf und die andere aus dem Kanton Bern. Wir gedenken, die eingegangenen Arbeiten gelegentlich zu publizieren. Neben dem eigenen Beitrag wurden Beiträge zur Ausrichtung von Preisen an die Teilnehmer durch die Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur, den Verband der Versicherungsblätter, den Touringklub der Schweiz und den Automobilklub der Schweiz geleistet. An dieser Stelle sei auch diesen Gesellschaften der beste Dank abgestattet.

c) **Abklärung der Frage des Linksgehens der Fussgänger.** Im Berichtsjahr wurde in der Presse der Automobilverbände vielfach die Frage des Linksgehens der Fussgänger diskutiert. Die luzernische Aerztegesellschaft, die sich sehr eingehend mit Fragen der Unfallverhütung im Strassenverkehr befasst, richtete eine Eingabe an den Regierungsrat des Kantons Luzern. Es handelt sich um eine sehr wichtige Frage der Ordnung im Strassenverkehr. Bekanntlich ist die Benützung der Strassenseite dem Fussgänger freigestellt. Wir haben mit den Verkehrsverbänden und den staatlichen und eidgenössischen Polizeiorganen eine Abklärung der Frage vereinbart, die indessen infolge frühzeitigem Winterbeginn nicht mehr behandelt werden konnte. Im Laufe des Jahres 1938 werden wir uns mit dieser Frage ein-

gehend befassen und versuchen, eine Einigung über die Stellungnahme der Verkehrsinteressenten herbeizuführen. Nichts ist gefährlicher im Strassenverkehr als die wilde Propagierung irgendeiner gutschheinenden Idee. Dadurch wird nur die Verwirrung und damit die Unfallgefahr grösser. Wir hoffen, mit dieser Abklärung einen Beitrag zu der später sicher notwendig werdenden Revision des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr zu leisten. Es besteht kein Zweifel darüber, dass eine Revision der Bestimmungen des Gesetzes besonders über den Fussgängerverkehr dringend notwendig ist.

II.

Zukünftige Tätigkeit.

Die bisherige Tätigkeit zeigt, dass in der Bekämpfung der Unfallgefahr ausser Betrieb gewisse Wege mit einigem Erfolg beschritten werden können. Der Ausbildung und Vertiefung der begonnenen Arbeit gilt die Tätigkeit im neuen Jahr. Dabei können wir bereits auf Erfahrungen, gute und weniger erfreuliche, zurückblicken. Besonders vordringlich scheint eine bessere Zusammenfassung aller in der Richtung der Unfallbekämpfung tätigen Bemühungen.

Wertvolle Arbeit auf dem Gebiete der Unfallbekämpfung, besonders im Strassenverkehr, leisten heute bereits schon die Automobil- und Radfahrerverbände und deren Zeitungsorgane. Daneben werden von andern Verbänden und teilweise auch von Privatpersonen allerlei Vorschläge zur Bekämpfung der Unfallgefahr gemacht. Nicht selten gelingt es, für die Realisierung dieser Vorschläge bei Behörden und Unfallversicherungsgesellschaften die nötigen finanziellen Mittel aufzubringen. Wir erinnern an die Finanzierung eines Films über die Gefahren des Strassenverkehrs durch die Versicherungsgesellschaften und die Herausgabe von Verkehrsbelehrungsschriften und deren Gratisabgabe an alle Radfahrer usw. Diese Aufwendungen stehen gewöhnlich in keinem Verhältnis zu den möglichen Erfolgen. Der seinerzeit mit sehr grossen Aufwendungen erstellte Verkehrsfilm wird heute kaum mehr gespielt und erfüllt die Anforderungen, die an einen guten Film gestellt werden müssen, in keiner Weise. Es handelte sich zur Hauptsache um gestellte Bilder, die trotz aller Sorgfalt eben komisch wirkten. In einem grösseren Kanton wird für das Jahr 1938 ein an sich gut gezeichnetes, aber allzu harmloses Verkehrsbüchlein an alle Radfahrer abgegeben. Die Kosten für einen einzigen Kanton belaufen sich auf Fr. 12,000.—, die von den Behörden, den Versicherungsgesellschaften und den Verkehrsverbänden aufgebracht werden mussten. Dabei muss damit gerechnet werden, dass ein Grossteil der Radfahrer dieses harmlose Gratisbüchlein sofort wegwirft. Es ist ganz offensichtlich, dass durch unsern Pressedienst mit den immer wiederkehrenden Verkehrsbelehrungen

in den vielen Zeitungen, die von uns bedient werden, weit wirkungsvollere Arbeit geleistet wird und kaum den 10. Teil der in einem einzigen Kanton ausgelegten Kosten beansprucht.

Eine Zusammenfassung aller im Interesse der Unfallverhütung ausser Betrieb tätigen Instanzen im Sinne der englischen « Safety First »-Bewegung ist bei uns noch verfrüht. Was aber möglich wäre, ist die Begutachtung aller vorgebrachten Vorschläge in bezug auf Zweckmässigkeit und Kostenaufwand durch unsere völlig unabhängige und deshalb objektive Beratungsstelle. Wir sind überzeugt, dass durch eine richtige und zweckmässigere Verwendung der jetzt schon von den Verbänden und Gesellschaften aufgewendeten Mittel sich weit grössere Erfolge erzielen lassen.

Haupttätigkeitsgebiet bleibt zunächst noch die Verhütung der
Strassenverkehrsunfälle.

Polizeiliche Verkehrserziehung. Die Tätigkeit der Polizei auf dem Gebiete der Verkehrserziehung ist bedeutungsvoll. Hier ist die Forderung zu erheben, dass die Polizei auch ausserhalb ihrer streng an die Vollziehung gesetzlicher Vorschriften gebundenen Tätigkeit die Möglichkeiten ausnütze, das Ihre zur Hebung der Verkehrsdisziplin zu tun. Die zahlreichen Schutzleute auf Patrouille, die vielfach dem Verkehr mehr zuschauen, als dass sie ihn regeln, hätten in unzähligen Fällen die Möglichkeit, einzelne Verkehrsteilnehmer durch ein kurzes Wort, ohne polizeilichen Beigeschmack — der in vielen Fällen leider nur Abwehrreaktionen auslöst — zu richtigem Verhalten zu bringen, und zwar nicht nur für den einzelnen Fall, sondern für die ganze Folgezeit. Eine solche immer weitergreifende Gewinnung einzelner für richtigen Verkehrsgebrauch ist um so wichtiger, als jeder Mensch, der sich auf der Strasse richtig verhält, unwillkürlich zum Beispiel anderer wird, die sich unbewusst nach ihm richten.

Erforderlich wäre dazu jedoch eine grundsätzliche Wandlung im gegenseitigen Verhältnis zwischen Polizei und Publikum. Dieses dürfte die Polizei nicht mehr nur als eine Art Feind betrachten; die Polizei umgekehrt müsste ihre Rolle mehr als bisher als Aufgabe eines Helfers betrachten und ihr Verhalten dementsprechend umstellen, das vielfach die Abneigung des Publikums hervorruft.

Schon im vergangenen Berichtsjahr bemühten wir uns weitgehend, mit den polizeilichen Organen zusammen zu arbeiten. In erfreulicher Weise sind wir dabei auf weitgehendes Entgegenkommen gestossen. Die Polizeidirektion der Stadt Bern und ihre Organe haben uns mit Photomaterial und Angaben über Verkehrsunfälle schon zu Beginn der Tätigkeit unterstützt. Später sind auch andere Städte und Kantone dazugekommen. Es sei hier anerkannt, dass uns dadurch die anfänglich beschwerliche Arbeit sehr erleich-

tert wurde. Eine Zusammenarbeit mit den Polizeiorganen zur Durchführung von **Verkehrswochen** wird gesucht werden. Als Mittel der Verkehrserziehung der grossen Masse haben sich Verkehrswochen ausgezeichnet bewährt. Sie sollten jedoch häufiger durchgeführt werden, was möglich sein dürfte, wenn sie in etwas vereinfachter Form veranstaltet werden und damit weniger Finanzmittel erfordern.

Von Nutzen sind Verkehrswochen für einzelne Kategorien von Strassenbenützern. So bieten sich wahrscheinlich besonders den Radfahrern gegenüber vielfache Erziehungsmöglichkeiten. Voraussetzung ist, dass ihre typischen Verkehrsfehler zunächst richtig erkannt werden, was teilweise noch nicht der Fall zu sein scheint. Für die Durchführung derartiger Verkehrswochen werden wir versuchen, gewisse Richtlinien aufzustellen.

Verkehrsunterricht in der Schule. Grosse Bedeutung kommt der Verkehrserziehung der heranwachsenden Jugend zu. Es lassen sich mannigfaltige Möglichkeiten denken, die heute noch kaum ausgeschöpft sind. Der Entwicklung dieser Möglichkeiten werden wir alle Beachtung schenken.

Film und Verkehrserziehung. Eine der für die Verkehrserziehung wichtigsten Aufgaben ist die Herstellung instruktiver, im täglichen Strassenverkehr direkt aufgenommener Verkehrsfilme. Wir können uns vorstellen, dass von solchen mit Geduld und Geschick aufgenommenen Filmen sehr gute erzieherische Wirkungen ausgehen können. Für die Aufnahme käme eine Schmalfilmkamera in Frage. Die Kosten der Aufnahme würden sich dabei auf wenige hundert Franken stellen. Bei der zahlreichen Verbreitung der Schmalfilmapparate in der Schweiz könnten diese Filme (Laufzeit 10—15 Minuten) bei vielen grösseren und kleineren Veranstaltungen und in Schulen mit geringen Kosten vorgeführt werden. Wir gedenken, auf diesem Gebiet einige Versuche zu machen.

Verbesserung der Strassenverkehrsanlagen. In ähnlicher Weise wie bisher wird die Bekämpfung der ausserhalb des Menschen liegenden objektiven Unfallursachen weitergeführt werden. Wir denken dabei hauptsächlich an die Vermittlung von Erfahrungen beim Bau von Strassenverkehrsanlagen und Schutzeinrichtungen. Unsere Beratungsstelle besitzt bereits heute schon ein Photoarchiv über gute und schlechte Beispiele aus dem Strassenverkehr. Es ist denkbar, dass da und dort sich durch die Publikation oder direkte Einsichtnahme in das Material Anregungen zur Verbesserung von schlechten Einrichtungen vermittelt werden können.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass die Anlage der Strassen und sonstigen Verkehrswege im weitesten Sinne in gewissem Umfange beim Zustandekommen von Verkehrsunfällen im Spiele ist.

Dies geht schon daraus hervor, dass die Unfallhäufigkeit an gewissen Stellen durchaus nicht immer eine Funktion der Verkehrsdichte und auch nicht der Verkehrsgeschwindigkeit ist. Sich an gewissen Orten häufende Unfälle mit typisch gleichbleibender Unfallkonstellation weisen vielmehr zwingend auf die an Ort und Stelle bestehenden Unfallursachen hin, auch wenn diese häufig lange oder gar nicht erkannt werden.

Um auf derart gefährliche Anlagen aufmerksam zu werden, könnte der Beratungsstelle aus dem Schadenmaterial der Unfallversicherungsgesellschaften mancher wertvolle Hinweis gegeben werden. Eine gewisse Zusammenarbeit mit den Schadeninspektoren der Versicherungsgesellschaften würde unsere Arbeit erleichtern.

Wir können als neutrale, allein im allgemeinen Interesse arbeitende Stelle viel wirksamer die Behörden auf Mängel in den Verkehrsanlagen aufmerksam machen, als es die Versicherungsgesellschaften tun könnten. Wir müssen aber von ihnen die Meldungen von Unfällen und Unfallstellen als Unterlage für unsere Tätigkeit erhalten.

U n f a l l v e r h ü t u n g i m S p o r t .

Der Unfallverhütung im Sport stehen grosse Schwierigkeiten entgegen. Der Sportbetrieb ist vielfach entartet und sozusagen zu Zerreißproben der menschlichen Leistungsfähigkeit geworden. Die Förderung des vernünftigen Gesundheitssportes in Wort und Schrift wird hier unsere Hauptaufgabe sein. Im einzelnen gedenken wir uns besonders folgenden Sportarten zuzuwenden:

F u s s b a l l s p o r t : Bemühungen für vornehmere Spielweise, auch Aufstellung schärferer Spielbestimmungen. Aufklärung in Wort und Schrift, wobei bei Unglücksfällen, die auf grobes Spiel schliessen lassen, scharfe Publikationen als Abwehr in der Presse erlassen werden können. Ferner werden wir versuchen, einen technisch einwandfreien Beinschutz zu entwickeln.

S k i s p o r t : Bei Skifahren ist eine ähnliche Entwicklung zu verzeichnen wie beim Radfahren. Jedes Jahr vermehrt sich die Zahl der Skifahrer, und es bevölkern immer wieder neue, unerfahrene Fahrer unsere Skigelände. Zudem drängt sich der Sportbetrieb immer mehr auf die sogenannten Skipisten zusammen. Auf diesen Skipisten werden Geschwindigkeiten entwickelt, die beim geringsten Hindernis, das sich in den Weg stellt, eben zu Unfällen führen müssen. Ungeübte Fahrer auf den Skipisten gefährden nicht nur sich selbst, sondern auch die übrigen Skifahrer. Vermehrte Aufklärung über die Gefahren des Skifahrens, über die Bedeutung einer guten und zweckmässigen Ausrüstung, des Körpertrainings und den wichtigsten fahrtechnischen Regeln und die Schönheit des Tourenfahrens wird nicht nur in der Fachpresse, sondern in den Zei-

tungen mit Massenaufgaben unerlässlich sein. Wie weit sich noch andere Methoden entwickeln lassen, wird eine systematische Untersuchung der Möglichkeiten zeigen.

Uebrig Sportarten: Bei den übrigen Sportarten wird durch gelegentliche Propaganda für den vernünftigen Sportbetrieb geworben werden müssen.

Die Unfallbekämpfung im Sportbetrieb ist äusserst schwierig. Durch die beinahe vollständige Beanspruchung durch die Bemühungen im Strassenverkehr liegen über die möglicherweise gangbaren Wege heute noch keine Erfahrungen vor. Wir werden versuchen, dieser Aufgabe im neuen Jahr mehr Aufmerksamkeit zu schenken.

Unfallverhütung in Haus, Feld und Wald.

Vielfältige Möglichkeiten ergeben sich für die Unfallverhütung in Haus, Feld und Wald. Mehr als im vergangenen Jahr wird sich die Beratungsstelle diesen Aufgaben annehmen. Die Erfahrungen anderer, auf dem gleichen Gebiet tätigen Institutionen, zum Beispiel der Forstwirtschaftlichen Zentralstelle, werden wir zu Rate ziehen.

Schlussbemerkungen für die zukünftige Tätigkeit.

Aus den vorstehenden Ausführungen lassen sich folgende Schlussfolgerungen ziehen:

1. Die Bemühungen zur Unfallverhütung im Strassenverkehr werden auf Grund der bisherigen Erfahrungen weiter entwickelt.
2. Die Beratungsstelle wird sich in vermehrter Weise der Unfallverhütung im Sport und in Haus, Feld und Wald annehmen.
3. Die Beratungsstelle steht weiterhin allen Behörden, Verbänden und Gesellschaften zur Begutachtung von Anlagen und Schutz-Ein- und -Vorrichtungen zur Verfügung.
4. Eine Konzentration aller in der Unfallverhütung tätigen Kreise ist im Interesse der zweckmässigen Verwendung der von vielen Verbänden und Gesellschaften aufgewendeten finanziellen Mittel dringend notwendig.
5. Dem Ausbau eines Photo-Lichtbilder-, eventuell Filmarchivs ist Aufmerksamkeit zu schenken.

Zum Schlusse unseres Berichtes möchten wir nicht verfehlen, allen Personen und Institutionen, die unsere Arbeiten im Laufe des Jahres erleichterten und unterstützten, den besten Dank für die Förderung auszusprechen. Vor allem gedenken wir dabei des Verwaltungsrates der SUVA, der Direktion dieser Anstalt, die uns immer wieder in vornehmer Weise mit Ratschlägen und Ermunterungen zum Ausharren und zu neuer Tätigkeit anspornte, sowie der Organe des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes für die Er-

möglichkeit einer freien und ungehinderten Bewegung. Wie in jedem neuen Arbeitsgebiet, in welchem noch keine Erfahrungen vorliegen, zeigten sich auch bei unserer Arbeit anfänglich Hemmungen aller Art. Dank der uns zuteil gewordenen Unterstützung war es uns leichter, alle diese Schwierigkeiten zu überwinden.

Die Arbeiterpresse in Grossbritannien.

Von H. F e h l i n g e r.

Die Anfänge der Gewerkschaftsbewegung reichen in Grossbritannien mehr als hundert Jahre zurück, und von den siebziger Jahren an waren die Gewerkschaften in manchen Industrien bereits ein Machtfaktor, mit dem die Unternehmer zu rechnen hatten. Die sozialistische Bewegung hat viel später Wurzel fassen können, und erst in der Nachkriegszeit hat sie wirklich politischen Einfluss erlangt. Dementsprechend war auch die sozialistische Presse lange Zeit hindurch bedeutungslos. Die bescheidenen sozialistischen Wochen- und Monatsblätter, die in den letzten Dezennien des vorigen Jahrhunderts gegründet worden waren, hatten meist eine kurze Lebensdauer. Heute existieren von ihnen nur noch «The People» (Das Volk), ein seit 1881 bestehendes Wochenblatt, das früher von Georg Lansbury geleitet wurde, sowie der von Keir Hardie als Organ der Unabhängigen Arbeiterpartei gegründete «Labour Leader» (Arbeiterführer), der seit 1922 unter dem Titel «The New Leader» erscheint und jetzt von A. Fenner Brockway herausgegeben wird. Der «Forward» (Vorwärts), das Wochenblatt der Sozialdemokratischen Föderation, besteht seit 1906.

Erst 1912 wurde von dem vormaligen Sekretär des Londoner Schriftsetzervereins, dem Genossen Naylor, eine sozialistische Tageszeitung Grossbritanniens ins Leben gerufen, der «Daily Herald». Unter Naylors Leitung konnte die Zeitung nicht recht hochkommen, weil das nötige Kapital mangelte und auch weil sie den Charakter eines ausgesprochenen Parteiblattes behielt. Erst mit dem Uebergang an den Odhams Verlag im Jahre 1929 wurde der «Daily Herald» ein grosses Blatt, das dem Geschmack des breiten Publikums angepasst ist. Bemerkenswert ist, dass dem Verlagsdirektor Julius Elias aus Anlass der Krönung Georg VI. der Rang eines «Baronet» verliehen wurde (der aber nicht dem des kontinentalen «Baron» gleichkommt).

Der «Daily Herald» erscheint seit einigen Jahren in einer täglichen Auflage von mehr als zwei Millionen Exemplaren. In bezug auf Massenverbreitung wird er nur von dem konservativen «Daily Express» übertroffen, von dem täglich 2,100,000 Exemplare gedruckt werden, während die «Daily Mail» des Lord Northcliffe eine Auflage von 1,700,000 hat, die «Times» aber nur 190,000.