

Zeitschrift: Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 7 (1945)

Heft: 11

Artikel: Die Strasse

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1048987>

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.](#)

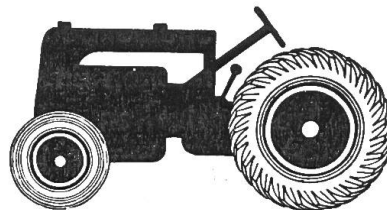
Download PDF: 14.03.2025

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

DER

LE TRACTEUR

TRAKTOR



Offizielles Organ des Schweizerischen Traktorverbandes

Organe officiel de l'Association suisse de Propriétaires de Tracteurs

Schweiz. Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen

Organe suisse pour le matériel de culture mécanique

Die Strasse

In Zeiten als der Mensch noch jede Strecke zu Fuss zurücklegte und auch seine Habseligkeiten mit der Kraft seines Körpers transportierte, deuteten lediglich Fußspuren die meist gewählten Verbindungslinien an. Mit der sehr weit zurückliegenden Erfindung des Rades entwickelten sich aus blossen schmalen Pfaden breitere Wege. Die festgetretene oder festgefahrene Erde bildete den Belag für ein müheloses Fortbewegen. An nassen und weichen Stellen wurden Holzprügel in den Boden gerammt oder Steine, in der Form wie die Natur sie spendete, als tragbarer Untergrund verwendet.

Auf schon bedeutend besser ausgebauten Wegen, die den Namen Strasse eher verdienten, durchquerten die alten romantischen Reisekutschen, Staubwolken hinter sich aufwirbelnd, das Land. Den immer schneller fahrenden, modernen Verkehrsmitteln, die die Technik in relativ kurzer Zeit hervorbrachte, genügte die nach alter Methode gebaute Strasse nicht mehr. Der altbewährte, aber holperige Pflasterstein wurde kleiner und präziser gehauen. Dank seiner Wandlung vermag er sich auch heute noch zu behaupten. Mit dem Auftauchen des Asphalt- und Zement-Belages sind ihm jedoch ernstliche Konkurrenten erwachsen.

Wege, wie sie schon zu uralten Zeiten, von Siedlung zu Siedlung führten, verbinden heute noch Weiler und Dörfer, ziehen sich auch jetzt noch durch Felder und Wälder. Noch heute führen schmale, kaum sichtbare Pfade in tausend Windungen über Hügel und Berge, aber daneben durchschneiden schnurgerade, harte, breite Strassen das weite Land, zwischen Dörfern und Städten die Verbindung herstellend. Die modernsten ihrer Gattung meiden sogar Dörfer und kleinere Städte und erfüllen ihren Zweck nur noch als Verbindungstreifen wichtiger Wirtschaftszentren.

Das Wort Verkehrsunfall fand früher nur selten Erwähnung. Ab und zu mag ein Ausgleiten, ein Radbruch oder ein sich wild gebärdendes Pferd einen

Unterbruch in der Reise verursacht haben. Die relativ langsame Fortbewegung setzte die Menschen weit weniger der Gefahr aus, ihr Leben zu riskieren. Todesfälle mussten auf jeden Fall nicht öfters registriert werden. Man hatte noch Zeit — und dieses Sichzeitlassen können war der Hauptfaktor, der das Leben der Strassenbenützer von damals schonte.

Mit der raschen Entwicklung der Technik erkämpften wir uns den Vorteil, die Transportzeiten auf ein Minimum zu reduzieren. Proportional mit dieser Entwicklung haben sich aber die Gefahren vervielfacht. Bildlich gesprochen verringert sich mit jeder eingesparten Minute, mit jeder Beschleunigung des Tempos die Dicke unserer Schädeldecke, die in gewissen Momenten dünner als eine Eierschale ist. Die jährliche Strassenunfallziffer der Vorkriegszeit bestätigt uns diesen Vergleich anschaulich: ca. 600 Tote und über 12 000 Verletzte zählten durchschnittlich die Opfer der Strasse

Schon vor dem Kriege sausten von Geschäftsleuten oder Reiselustigen gelenkte Fahrzeuge mit Stundengeschwindigkeiten bis zu 140 km ihren Zielen zu. Aber auch schwere Lastwagenzüge brachten ihre Transportgüter in Rekordzeiten an ihre Bestimmungsorte.

Während den Kriegsjahren wurde es auf diesen unbeschildeten Verkehrsadern, aus wohlbekanntem Gründen, ziemlich still. Auf Ueberlandstrassen kursierende Autos bestaunte man, wie in der guten alten Zeit vorüberziehende Reisekutschen.

Allmählich fallen nun die letzten kriegswirtschaftlichen Schranken. Bald wird es wieder wie früher sein. Die Hastigkeit der Menschen ruft nach dem sich jetzt schon abzeichnenden Grossverkehr, aber damit laufen wir Gefahr, dass sich die dreistellige Todesfallziffer sehr leicht in eine vierstellige verwandeln könnte. Dürfen wir das zulassen? Wir sagen entschieden nein.

Der Entwicklung der Technik haben wir nichts entgegenzustellen. Nur ein verstärkter Schild vermag dem rascher fliegenden Pfeil die Wirkung zu nehmen. Den Schild gegen die Gefahr des modernen Strassenverkehrs schmieden wir uns selbst aus dem widerstandbietenden eigenen Willen, der sich äussert in der Vorsicht, der Rücksicht, im Kennen und Beachten der Verkehrsvorschriften und im restlosen Beherrschen unseres Fahrzeuges.

Wenn wir uns mit diesem Schutzwall umgeben, erfüllen wir eine elementare Pflicht. Wir setzen damit das eigene Leben wie dasjenige unserer Mitmenschen nicht leichtfertig aufs Spiel.

Die strassenverkehrsarmen Kriegsjahre vermochten unsere Verkehrsdisziplin wesentlich zu lockern. Obwohl wir uns in anderer Hinsicht erstaunlich rasch umzustellen vermögen, lassen wir uns andererseits noch immer von der Harmlosigkeit des Strassenbildes aus der hinter uns liegenden anormalen Zeit beeinflussen.

Es ist dringend notwendig, sich von dieser gefährlichen Unterschätzung der Verkehrsgefahren zu befreien. Die vor uns liegende Verkehrsepoche erfordert unbedingt die restlose Beherrschung der Strasse, denn ihre Entwicklung ist in ein neues Stadium getreten.

Rü.

Traktorführer!

Verkehrsunfälle vor dem Kriege:
jährlich 600 Tote und 12 000 Verletzte.

Die Strasse zu beherrschen ist ein
Gebot der Zeit!

Der bald einsetzende Grossverkehr erfordert:
**Gründliche Kenntnis
der Verkehrsvorschriften.
Sichere Führung des Fahrzeuges.**

Der gewissenhafte Traktorführer besucht
den eintägigen Kurs für
Verkehrsausbildung.

Der Schweiz. Traktorverband erwartet Ihre
umgehende Anmeldung.

Diese Kurse finden regional im Laufe der Monate Januar und Februar 1946 statt.
Die Kursorte werden den Teilnehmern rechtzeitig schriftlich bekannt gegeben.