Konfigurationen vergangenen Verkehrs : elf Bilder aus dem Archiv der Beratungsstelle für Unfallverhütung

Autor(en): **Merki, Christoph Maria**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **6 (1999)**

Heft 2

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-17017

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

KONFIGURATIONEN VERGANGENEN VERKEHRS

ELF BILDER AUS DEM ARCHIV DER BERATUNGSSTELLE FÜR UNFALLVERHÜTUNG

CHRISTOPH MARIA MERKI

Verkehr ereignet sich nicht. Verkehr, also der Transport von Menschen, Gütern und Informationen, ist das Resultat der Entscheidungen jener, die verkehren oder die verkehren lassen. Verkehr bringt uns an die Orte, an die wir müssen (zum Einkaufen, zur Arbeit) oder an die wir wollen (in die Ferien, ins Kino). Hin und wieder hat der Verkehr als Ziel nur sich selbst, beispielsweise beim Flanieren oder bei einem Ausritt auf dem Motorrad. Die Zeit, die Menschen für den Transport ihrer selbst aufwenden, scheint seit langem konstant. Sie bewegt sich sowohl in agrarisch-ländlichen wie in industrialisiert-städtischen Kulturen in der Grössenordnung von einer bis anderthalb Stunden pro Tag.[1]
Drastisch verändert hat sich hingegen die Art und Weise des Transports. Mechanisierte und motorisierte Verkehrsmittel ermöglichen seit dem 19. Jahrhundert hohe Transportgeschwindigkeiten,[2] so dass der Aktionsradius des Menschen ungeahnte Ausmasse angenommen hat und die weiträumige Verzettelung der Lebensaktivitäten zu einer landschaftsprägenden Tatsache geworden ist. 1895 brachte jeder Schweizer und jede Schweizerin durchschnittlich 280 Kilometer Weg hinter sich; 1920 waren es 820, 1955 3920 und 1975 11'830 Kilometer.[3] Dass sich dieser immens anschwellende Verkehr seit den 50er Jahren vor allem auf die Strasse ergoss, ist bekannt. Allerdings weiss man noch nicht allzu viel über das komplexe Zusammenwirken jener Ursachen, Faktoren und Bedingungen, die zu einer Massenmotorisierung nach US-amerikanischem Vorbild führten. Zu den Voraussetzungen für den Siegeszug des Pkws gehörten unter anderem: die ständig steigende Kaufkraft; die Verbilligung des Fahrzeugs und seines Unterhalts (1 Liter Benzin kostete 1960 dreimal weniger als 1923); die Anziehungskraft eines Strassennetzes, das konsequent den Bedürfnissen der Motorisierten angepasst wurde; die ungenügende Modernisierung des schienengebundenen Verkehrs, der zudem mit dem Image des ewig gestrigen, langsamen und umständlichen Verkehrsmittels belastet war; die Attraktivität eines eigenen Wagens, der nicht nur den Mobilitäts-, sondern auch den Statusbedürfnissen des einzelnen entgegenkam, ja zum Inbegriff des Wohlstands wurde; die «Unwirtlichkeit der Städte» (Alexander Mitscherlich), die zu Fluchtbewegungen führte, das heisst den Pendler- und Freizeitverkehr anschwellen liess.

Die meisten der hier präsentierten elf Bilder stammen aus den 50er Jahren, aus der Zeit, als die Begeisterung für den individuellen Motorfahrzeugverkehr ihren Höhepunkt erreichte und in den Städten Planer mit Haussmannschen Ambitionen am Werke waren. Parallel zur Motorisierung des Strassenverkehrs nahm der ihr geschuldete Blutzoll zu. Aufgabe der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) war es, die Zahl der Opfer in jenen Grenzen zu halten, welche die Gesellschaft für tolerierbar hielt. Hinter der 1938 gegründeten Stiftung standen in erster Linie die Versicherungen, welche die Risiken von Haushalts-, Sport- und Verkehrsunfällen senken wollten. Im Rahmen dieser Präventionstätigkeit entstand auch das Fotoarchiv zum Verkehrswesen, dessen rund 65'000 Negative eine wichtige Quelle zur schweizerischen Strassengeschichte darstellen.[4]
In den 1950er und 1960er Jahren waren es vor allem die beiden bfu-Mitarbeiter Pierre Borél und Richard Monbaron, die gefährliche Stellen im schweizerischen Strassenverkehrsnetz ausfindig machten und sich um deren Behebung bemühten. Ihre Schwarzweissfotografien dokumentieren Konfigurationen vergangenen Verkehrs. Sie beeindrucken weniger durch ihren ästhetischen Anspruch als durch ihren nüchternen Realismus, durch eine Unmittelbarkeit, die man gerne «authentisch» nennen möchte, wüsste man nicht, dass auch in der Fotografie jedes Sujet gewählt und jede Perspektive konstruiert ist. Die Bilder bringen jenes Alltäglich-Atmosphärische zum Ausdruck, das die Historiographie auch durch die Interpretation noch so vieler Statistiken und Texte nicht wieder auferstehen lassen kann. Sie legen Zeugnis ab von einer Landschaft, die nicht bis in den hintersten Winkel durch geteerte Strassen erschlossen ist, von der Selbstverständlichkeit, mit der Radfahrerinnen und Radfahrer die Strassenmitte okkupieren, von den Verhaltensnormen und Regeln, die den noch dürftigen Verkehrsfluss lenken. Kurz und gut: Im Rückblick erweisen sich diese Bilder als aufschlussreiche Dokumentation eines Fortschritts, dessen Kehrseite erst mit einer Verzögerung von einigen Jahrzehnten ins Bewusstsein getreten ist.

Anmerkungen

1 Zu dieser anthropologischen Konstante: Arnulf Grübler, *The Rise and Fall of Infrastructures. Dynamics of Evolution and Technological Change in Transport,* Heidelberg 1990, 2–5.
2 Christoph Maria Merki, «Plädoyer für eine Tachostoria», *Historische Anthropologie* 2 (1997), 288–292; Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse, France, XVIIIe–XXe siècle,* Paris 1995.
3 Kinder und Greise mitgerechnet; in diesen Zahlen nicht enthalten ist die Mobilität zu Fuss; vgl. Manuel Eisner, Peter Güller, «Mobilität und Lebensqualität», in Paul Hugger (Hg.), *Handbuch der schweizerischen Volkskultur,* Zürich 1992, Bd. 3, 1220.
4 Das Museum für Gestaltung (Zürich) führte im Frühling 1997 mit einigen dieser Bilder eine Ausstellung durch. Der Ausstellungsband wurde herausgegeben von Ulrich Binder und Martin Heller *(Die Strasse lebt. Fotografien 1938–1970).*

Abb. 1: *Zwei Männer und ihr Spielzeug (Biel, 10. Oktober 1950).*

Abb. 2: *High-noon am (un)bewachten Bahnübergang: Bundesbeamte und bfu-Experten besichtigen ein Stopsignal (Moosseedorf, 17. Oktober 1951).*

Abb. 3: *Rush-hour in Baden: Mittagsverkehr auf der Bruggstrasse (6. November 1957).*

Abb. 4: *Platz frei für den öffentlichen Verkehr: die Haltestelle Buchserstrasse der Wynentalbahn (Aarau, 17. November 1954).*

Abb. 5: *Begegnung auf der noch ungeteerten Strasse über den Grossen St. Bernhard. Das Postauto mit dem Bernhardiner-Emblem hat Vortritt (8. August 1956).*

Abb. 6: *Haarnadelkurve mit überhöhter, das heisst speziell für den motorisierten Verkehr geeigneter Fahrbahn (Sustenpass bei Feldmoos, 25. Oktober 1949).*

Abb. 7: *Der Unglückskäfer: ein VW ist in eine Gruppe von Arbeitern gefahren und hat sich überschlagen (Hauptstrasse Zürich–Basel, 13. September 1960).*

Abb. 8: *Frontalzusammenstoss (ohne Orts- und Zeitangabe).*

Abb. 9: *Am Ende des Zweiten Weltkrieges und in der Zeit kurz danach war der motorisierte Verkehr ein Randphänomen. Die Lastwagen standen im Dienste der Armee; mehrere hundert Postautos liefen mit dem einheimischen Betriebsstoff Holz; der Pferdebestand erreichte eine noch nie und seither nie wieder ausgewiesene Höhe. 1945 kamen in der Schweiz auf 1000 Einwohner nur gerade vier Personenwagen. Sogar der Fahrradverkehr litt unter dem Mangel an Betriebsmitteln – seine Achillesferse war der Gummireifen. In den Städten beherrschten Fussgängerinnen und Fussgänger die Szene.*
Weshalb der Fotograf der Beratungsstelle für Unfallverhütung am 27. September 1945 an der Ecke Grand-Chêne/Saint-François in Lausanne auf den Auslöser drückte, ist unklar: Missfiel ihm das Verhalten des Verkehrspolizisten, der die beiden Radfahrer trotz der Fussgänger durchgelassen hatte? Ging es um den besten Platz für ein neues Verkehrszeichen? Oder um das nicht sehr disziplinierte Verhalten der Fussgänger links und rechts des passage clouté?

Abb. 10: *Das Zugvieh hat auf der Hauptstrasse Winterthur–Schaffhausen nichts verloren. Ihm bleibt nur noch der Feldweg (Andelfingen, 12. August 1958).*

Abb. 11: *Wehe, wenn sie losgelassen: Radfahrerinnen und Radfahrer auf der Seebrücke in Luzern (4. Juni 1947).*