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

Herausgeber: [s.n.]

Band: 27 (2020)

Heft: 3: Mobilität : ein neues Konzept für eine alte Praxis = Mobilité : un nouveau concept pour décrire une pratique ancienne

Buchbesprechung: Literatur zum Thema = Comptes rendus thématiques

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

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

Literatur zum Thema
Comptes rendus thématiques

Colin G. Pooley
Mobility, Migration and Transport
Historical Perspectives
Palgrave Studies in Migration History, E-Book, Springer, Cham, 2017, € 46.–

Colin G. Pooley, seit 2011 emeritierter Professor für historische Geografie an der Universität Lancaster, hat seine gesamte akademische Laufbahn der Erforschung der titelgebenden Themen Mobilität, Migration und Verkehr gewidmet. Im vorliegenden Buch verknüpft er seine persönlichen Erfahrungen und Erkenntnisse aus vier Jahrzehnten empirischer Forschung mit den innovativen sozialtheoretischen Ansätzen der relativ jungen Mobilities Studies.
Die auch unter dem Schlagwort New Mobilities Paradigm zusammengefassten Forschungsansätze kritisieren traditionelle sozialwissenschaftliche Perspektiven für ihr zu statistisches und weitgehend «raumloses» Verständnis von modernen Gesellschaften. Der bewusst gewählte Plural der Mobilities Studies steht für die Erforschung des breiten Spektrums mobiler Erscheinungsformen, das von einfachen Ortswechseln von Personen, Gütern und Ideen bis hin zu komplexen Migrationsbeziehungen und globalen Warenströmen reicht. Zudem verweist er auf die vielfältigen Wechselwirkungen zwischen Mobilität und der sozialen, politischen und ökonomischen Organisation von Gesellschaften. Mit seiner breiten Ausrichtung steht das New Mobilities Paradigm deshalb eher für eine poststrukturalistische Perspektive auf Mobilität und Gesellschaft, als für eine einheitliche Theorie oder ein klar definiertes Set von Methoden. Vielmehr will der Ansatz zum interdisziplinären Nachdenken anregen und die Offenheit gegenüber Konzepten, Ideen und Theorien aus unterschiedlichen Wissenschaftsbereichen fördern.
Diesem Ziel verschreibt sich auch Pooley. Hauptargument seines Buches zu Mobilität, Migration und Verkehr ist zum einen der Umstand, dass die dazugehörige Forschung bisher in weitgehend voneinander getrennten *scientific communities* erfolgt ist und deshalb kaum ein Augenmerk auf die engen Wechselwirkungen der drei Themenbereiche gelegt wurde. Zum andern macht er eine Kluft zwischen der historisch-empirischen Migrations- und Verkehrsgeschichte und den stark sozialtheoretisch geprägten Mobilities Studies aus. Pooley fordert deshalb Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aller Couleur zu einem engeren Austausch auf. Die positiven Impulse, die er sich davon erhofft, führt der Sozialgeograf in den drei Hauptkapiteln seines Buches aus.
Dafür geht er zunächst der Frage nach, wie verschiedene Disziplinen räumliche Bewegung in der Vergangenheit erforscht haben und inwiefern eine stärkere Auseinandersetzung mit den Konzepten und Theorien der Mobilities Studies die Migrations-, Mobilitäts- und Verkehrsgeschichte bereichern können. Dabei konzentriert sich der Autor auf die drei Themenbereiche internationale Migration, Binnenmigration sowie Alltagsmobilität und setzt sich mit der Rolle auseinander, die das Verkehrssystems für die drei unterschiedlichen Mobilitätsformen spielt. Pooley untermauert seine Ausführungen mit Beispielen aus der eigenen Forschungspraxis. Im ersten Hauptkapi-

tel legt er den Schwerpunkt diesbezüglich auf die historische Migrationsforschung, die räumliche Bewegungen bis dato primär als ein Zusammenspiel von Push- und Pullfaktoren erklärt und als singuläre Ereignisse analysiert hat. Ohne diese Forschungsergebnisse grundsätzlich infrage zu stellen, wirbt Pooley ergänzend für qualitative Studien, die in Anlehnung an die Mobilities Studies den gesamten Lebensverlauf der Betroffenen berücksichtigen und stärker darauf fokussieren, wie Migrantinnen und Migranten ihre Mobilität erlebten. Gerade die Migrationsgeschichte des 19. Jahrhunderts verdeutliche, dass viele Menschen den Lebensmittelpunkt im Laufe ihres Lebens mehrfach wechselten und ihre Migrationsentscheide auch vor dem Hintergrund vergangener Mobilitätserfahrungen fällten.
Das zweite Hauptkapitel ist den Mobilities Studies gewidmet, die nach Pooley vielversprechende Konzepte und Theorien entwickeln, empirisch aber teilweise noch zu wenig fundiert sind und bisher kaum über historische Tiefenschärfe verfügen. Dieser Umstand führe mitunter zur fälschlichen Annahme, dass Mobilität in erster Line ein Phänomen der Gegenwart sei. Nach Pooley hält diese Argumentation der historischen Evidenz nicht stand. Basierend auf seinen eigenen Forschungen zeigt er auf, dass die Mobilität seit der Einführung moderner Verkehrsmittel im 19. Jahrhundert erhebliche Veränderungen durchlief, sich gleichzeitig aber auch durch ein hohes Mass an Kontinuität auszeichnete. Nach Pooley trafen mobile Menschen bereits Anfang des 20. Jahrhunderts auf viele der Möglichkeiten und Einschränkungen, wie wir sie im heutigen Mobilitätsalltag kennen. Er versteht die Mobilitätsgeschichte deshalb als eine Entwicklung von gleichzeitig wachsenden Optionen und Restriktionen.
Im dritten und letzten Hauptteil steht schliesslich die Verkehrsgeschichte im Zentrum. Pooley legt Historikerinnen und Historikern nahe, sich künftig stärker mit der Alltagsmobilität der Bevölkerung auseinanderzusetzen. Er verweist diesbezüglich erneut auf das Potenzial von qualitativen Quellen. Tagebücher, Reiseberichte, literarische oder mediale Zeugnisse sowie Oral-History-Interviews ermöglichen individuelle Einblicke in die Vielfalt historischer Mobilitätserfahrungen. Diese variieren nicht nur über die Zeit, sondern auch nach Verkehrszweck (zum Beispiel Pendeln, Freizeit, Einkaufen), dem gewählten Verkehrsmittel oder nach den individuellen Merkmalen der jeweiligen Verkehrsakteure (zum Beispiel Geschlecht, Alter, soziale Stellung). Fall- oder Mikrostudien mit einem entsprechenden Fokus können nach Pooley dazu beitragen, ein nuanciertes Bild historischer Alltagsmobilität zu zeichnen und mit ihrer historischen Evidenz letztlich auch die Konzepte und Theorien der Mobilities Studies zu bereichern.
In der Summe ist Pooley mit seinem Essay eine anregende Lektüre gelungen. Sein Appell für einen stärkeren Austausch zwischen der Migrations- und Verkehrsgeschichte und den Mobilities Studies ist nachvollziehbar und sinnvoll, auch wenn die vorgestellten Fallstudien diesbezüglich nicht immer vollständig überzeugen und teilweise ihrerseits eine tiefergehende historische Analyse verdient hätten. Trotzdem ist sein Buch gerade für Historikerinnen und Historiker eine spannende und einfach zugängliche Einführung in die Mobilities Studies und bietet eine Vielzahl von Referenzen, die bei Bedarf helfen, weiter in die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung einzutauchen.

Markus Sieber (Bern)

Ulrich Raulff
Das letzte Jahrhundert der Pferde
Geschichte einer Trennung
München, C. H. Beck, 2015, 461 S., Fr. 43.90

Der deutsche Historiker und Kulturwissenschaftler, der auch Feuilletonredaktor und Direktor des Deutschen Literaturarchivs Marbach war, setzt mit seinem Werk über «das letzte Jahrhundert der Pferde» ein Tier und den Umgang der Menschen mit diesem auf fulminante, überzeugende und vor allem auch auf lesenswerte Weise ins Zentrum. Das über weite Strecken in essayistischem Stil verfasste Werk bietet zuerst und vor allem ein Lesevergnügen. Es basiert gleichwohl auf einer grossen Anzahl von Schrift- und Bildquellen und wertet umfangreiche deutsch-, englisch- und französischsprachige Literatur aus, macht teilweise überraschende Zusammenhänge stark und öffnet weite Perspektiven. Mit der Verwendung der Pferde als Reit-, Saum- oder Zugtiere, als Energielieferanten, als «Tempotiere» oder als «Vektoren» befasst sich nur der kleinere Teil des Werks. Die Pferde in ihrer Funktion als Arbeitstiere warten mit Ochsen und Eseln im «Hinterhof der Geschichte, gleichsam am Lieferanteneingang». (16) Dagegen treten andere Eigenschaften prominenter hervor, so deren Geschwindigkeit und die politischen Implikationen von deren Verwendung. Dass Raulff es nicht nur beim Thema der Arbeitstiere belässt, sondern in vielfältiger Art und Weise auch die Repräsentationen der besonderen Mensch-Tier-Verhältnisse aufzeigt und vielschichtig interpretiert, macht das Werk gerade hinsichtlich des Mobilitätskonzepts anschlussfähig, das nicht nur die realen Verkehrsakte, sondern auch die Potenziale zu solchen und die sozialen und kulturellen Prägungen und Effekte umfasst. In Raulffs Text wechseln Stallgeruch, Strassenstaub, Schlachtfeld und hoch intellektuelle Diskurs- oder Kunstbezüge ab. Auch von romantisierenden Verlockungen ist das Werk nicht ganz frei. Oder in Worten des Autors (dies auch als kleine Stilprobe), die er nicht zuletzt auf sich selbst bezieht: «Die epistemischen Probleme gehen tiefer und stellen die Möglichkeit der Darstellung selbst infrage. Wer über zwei- oder dreihundert Jahre Pferdegeschichte schreibt, sieht sich vor dichten Schichten von Literatur über die Rolle des Pferdes in unterschiedlichen, hoch differenzierten kulturellen Kontexten. Mit jedem Schritt, den er tut, bewegt er sich über Abgründe von Forschungskontroversen, die er unmöglich überblicken, geschweige denn wiedergeben kann. Hundert Jahre Indianerforschung der nordamerikanischen Anthropologie lassen sich nicht auf einer Handvoll Seiten zusammenfassen. Schon mancher ist als Franz Boas gesprungen und als Karl May gelandet. Dieses generelle Problem der Bodenlosigkeit kennen alle Autoren historischer Synthesen, allen voran die Globalhistoriker.» (22)
Der Titel des Werkes geht auf einen inhaltlich schmalbrüstigen, aber in seinen allgemeinen Überlegungen überaus anregenden und seit wenigen Jahren vor allem in den Human-Animal-Studies wirkmächtigen kurzen Text von Koselleck zurück, der eine alle anderen Zeiträume und Epochen überspannende grobe Einteilung in ein Vorpferde-, ein langes Pferde- und ein Nachpferdezeitalter vorschlägt. Die in diesem skizzierte Programmatik füllt nun Raulff überbordend mit Inhalten, die auf alle Seiten hin ausfransen. Er fasst dabei nur das Ende des Pferdezeitalters ins Auge, das weit ins 18. Jahrhundert zurückführt und bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts dauert. Dabei geht er nicht chronologisch vor. In einem ersten von vier Teilen thematisiert er den «kentaurischen Pakt». So nennt er die vielfachen Verbindungen von Menschen und

Pferden in Landwirtschaft, auf den Landstrassen, im Stadtverkehr, im fürstlichen Gestüt, im Bergwerk oder im Krieg und, allgemeiner, das Zusammenwirken zwischen dem «Fluchttier» Pferd und dem «Beutetier Mensch» (15 f.). Auch die weiteren Teile sind gleichsam ein Parforceritt durch die Geschichte dieser Mensch-Tier-Beziehung, wobei das Pferd nicht nur die Reiterin oder den Fuhrmann mit seiner Transportlast, sondern auch eine grosse Zahl von Zeichen und Bedeutungen transportiert. Im zweiten Teil, den er mit «Ein Phantom in der Bibliothek» umschreibt, befasst er sich sowohl mit den tiermedizinischen, agrarischen oder militärischen Wissensbeständen um die Pferde, dem Fachwissen der Praktiker und der wissenschaftlichen Forschung als auch mit der langen Tradition des literarischen Schreibens über respektive der künstlerisch-bildlichen Darstellung von Pferden. Im dritten Teil unter dem Titel «Die lebendige Metapher. Pathos» stehen die Zuschreibungen, die Mythen und Märchen, in denen das Pferd zum «politischen Tier» wird, das sowohl Herrschaft begründet als auch der Herrschaft Ausdruck verleiht. Diese drei Teile, die er an anderem Ort auch «drei Ökonomien – Energie, Wissen, Pathos» (341) nennt, führt er in einem abschliessenden vierten, kürzeren Teil, den er mit «Der vergessene Akteur. Historien» überschreibt, nur lose zusammen. Es ist kein Fazit, sondern eine assoziierende Aufforderung zur weiteren Beschäftigung mit der Tatsache, dass das Pferd, wie Koselleck erkannte, im betrachteten langen 19. Jahrhundert eben nicht ein vormodernes, überlebtes Relikt, sondern selbst «ein herausragender Agent der Modernisierung» (397) gewesen sei. Der Blick darauf wird durch die bisherige Trennung der historischen Welt in eine menschliche und eine nichtmenschliche Geschichte mehrfach verstellt; für den Autor aber ist das Pferd eines der «wichtigsten Leitfossilien» (359) der unauflöslichen Verbindung von Geschichte und Natur.

Hans-Ulrich Schiedt (Horgen)

Anne Conchon, Laurence Montel, Céline Regnard (dir.)
Policer les mobilités
Europe, États-Unis, XVIIIe–XXIe siècles

Paris, Éditions de la Sorbonne, 2018, 184 p., Fr. 32.70

Voici le troisième ouvrage de la collection *Mobilités et sociétés*,[1] dirigée par Arnaud Passalacqua et Mathieu Flonneau, qui entend démodaliser l'histoire des transports et proposer une histoire de la mobilité. Ce travail collectif, faisant suite à une journée d'étude en 2015 organisée dans le cadre du projet ANR (Agence nationale de la recherche – France) *Systèmes policiers européens 18e–19e siècles*, analyse les régulations entourant les mobilités en variant les échelles et les temporalités. Il s'agit d'un chemin de traverse intéressant pour appréhender les mobilités puisque sans contrôle, sans contrôleur, sans normalisation, elles ne peuvent exister.
La thématique de l'ouvrage s'inscrit dans la lignée des travaux de sociologie, du droit, mais n'a que peu été abordée dans le domaine des transports jusqu'à ce XXIe siècle naissant. C'est d'ailleurs un sujet qui intéresse de plus en plus de chercheurs dans la mesure où la hausse des flux humains, matériels et immatériels entraîne irrémédiablement un besoin de sécurité accentuée pour une fluidité optimale. L'ouvrage vise à explorer les évolutions du contrôle des mobilités par l'intermédiaire d'études relatives aux acteurs, aux pratiques et aux lieux de son exer-

1 www.editions-sorbonne.fr/fr/collections/?-collection_id=67 (26. 12. 2019). Collection lancée en 2017.

cice (8). Les auteures s'appuient sur les notions sociologiques de *policing* et *plural policing* (polices plurielles) soit «l'ensemble des fonctions d'application de la loi et du maintien de l'ordre» (9) (publics ou privés), ainsi que sur les relations qu'elles entretiennent sur un territoire. L'originalité pour les historiens est donc d'appréhender les politiques de contrôle des mobilités.

L'ouvrage est découpé en trois parties thématiques. La première s'intitule «Réglementer et discipliner» et montre le décalage entre les législations des mobilités et la réalité du terrain. Les textes de loi se heurtent aux manières de se déplacer des usagers (résistances, délits de fuite), aux forces de l'ordre qui ne font pas toujours appliquer les règles (favoritisme, laxisme, insuffisance), malgré les nombreux amendements et les ordonnances promulgués par les instances régionales et locales et les outils à leur disposition (immatriculation, contravention, verbalisation). Un processus d'acculturation aux nouvelles exigences normatives de mobilité apparaît chez les personnes en charge de faire appliquer les lois comme le montre Anne Conchon avec la réglementation des routes françaises au XVIIIe siècle. Constat que reprend à son compte Béatrice Touchelay avec davantage de complexité au sujet de la Compagnie du chemin de fer du Nord. Des tensions, dans les espaces public et privé, se font jour entre la police publique des chemins de fer, en charge des crimes et des délits (douaniers, policiers), et la police privée des chemins de fer, responsable de la sécurisation des personnes et des marchandises sur les propriétés de la Compagnie (commissaires, sous-commissaires, brigades de banlieue). Dans les ports de Marseille, Le Havre et Cherbourg, l'intervention de la police des ports et de la police municipale est rendue complexe par l'évolution de la réglementation. Leurs actions se font au gré des instances publiques et privées et dépendent du contexte portuaire, et la structuration de forces de l'ordre résulte de l'environnement social et policier (Laurence Montuel).

La deuxième partie de l'ouvrage est consacrée aux «Concurrences et complémentarités». Lorsqu'un navire entre au port de Naples au XVIIIe siècle, il doit passer au travers de plusieurs contrôles (évaluation sanitaire; accostage par la capitainerie; passage en douane) qui mobilisent différentes institutions en charge de l'activité portuaire. Le sérieux du danger sanitaire qui pèse sur les populations renforce les pratiques de collaboration (Diego Carnevale).

Lorsqu'il s'agit du transfert des migrants d'un port à l'autre pour Marseille et New York entre 1855 et 1914, les forces de l'ordre agissent et répondent à l'autorité nationale et régionale ou locale: c'est le *plural policing*. Parce que le flux des migrants augmente durant cette période, la concurrence initiale entre les forces de l'ordre (Marseille) fait place à la collaboration, du fait d'effectifs insuffisants, à New York. Dans cette ville, l'État (fédéral) se fait plus présent pour réguler les vagues migratoires (Cécile Regnard). Durant la période 1890–1914, le port d'Anvers, alliant activités portuaires et quartiers résidentiels, requiert la police portuaire, les douanes et des forces de l'ordre privées et publiques-privées. La police portuaire (publique) verbalise et arrête, la police des quais (privée) et le corps des veilleurs du commerce (public-privé) limitent la délinquance et les vols par la surveillance et le contrôle des entrées et des sorties du port. Il y a à la fois concurrence et complémentarité, car les forces de l'ordre n'ont pas les mêmes prérogatives et les mêmes territoires; il y a concurrence entre la police des quais et la police portuaire tandis que, parfois, il y a collaboration par l'échange d'informa-

tions entre ces deux institutions (Margo de Koster, Pieter Leloup).
La dernière partie explore les «Cultures du contrôle» à travers trois exemples. René Lévy explicite que l'attention des commissaires portée aux haleurs, bateliers travailleurs itinérants – peu abordés dans les études historiques jusqu'à présent –, a conduit au recensement national des nomades en 1895. En effet, ces populations étaient perçues comme une menace anonyme, sanitaire et sociale. Les dernières études ont trait au monde automobile du XXe siècle. L'une montre que l'essor de l'automobile au début de ce siècle oblige les gendarmes à se structurer (compétences, méthodologies et outils [sifflets, motocyclettes, montres]) pour être en capacité de signaler des infractions (vitesse, voiture défectueuse ou non conforme aux standards de circulation). Armés d'une certaine expérience, les gendarmes deviennent progressivement des éducateurs plutôt que des verbalisateurs (Arnaud-Dominique Houte). L'autre étude (Philippe Soulier) souligne que, dans la seconde moitié du XXe siècle, le rôle d'éducateur de l'agent en charge du contrôle routier, étant perçu comme ingrat et inutile, est remis en question par l'essor des radars, l'apparition supposée prochaine de la voiture autonome et la constitution de groupes privés, chargés de lutter contre les réseaux de vol de voitures internationaux.
Ce volume rappelle la complexité des mobilités à travers les hésitations, les tensions, les quiproquos liés aux forces de l'ordre, à la normalisation, aux territoires, aux objets et aux individus. Le (*plural*) *policing* fait place à un *policing* réglementé, radical et précis qui mériterait d'être détaillé. On aurait aimé un panorama agrémenté d'une analyse aérienne: quid des aérogares qui voient plusieurs forces de l'ordre intervenir sur un même espace? Cet ouvrage ouvre des pistes à creuser sur les prérogatives des forces de l'ordre, des problématiques spatiales et les tensions entre espace privé et espace public.

Étienne Faugier (Paris)

Jean-Christophe Gay, Véronique Mondou
Tourisme & Transport
Deux siècles d'interactions

Paris, Bréal, 2017, 255 p., Fr. 30.–

À première vue, la relation paraît tellement évidente qu'on se demande pourquoi un ouvrage lui est encore consacré: pas de tourisme sans déplacement, donc sans transport, quel que soit le sens de la relation: tourisme créateur de transport ou transport créateur de tourisme. L'historiographie ne s'est pas trompée: les études, maintenant nombreuses, ont toutes consacré un chapitre, généralement le premier, à cet aspect. Tout a commencé par là. C'est donc une relation de dépendance mutuelle, mais c'est une relation vertueuse car génératrice d'activités nouvelles dont on peut constater, depuis le XVIIIe siècle, les effets économiques, techniques, sociaux, politiques, culturels, environnementaux, que ce soit pour le meilleur ou pour le pire. Le constat ne s'applique pas qu'à l'Europe, où on peut localiser historiquement les premiers élans, mais il est maintenant valable pour la planète entière. L'évidence mérite cependant d'être creusée. Car sous l'évidence de la formulation, les tenants et aboutissants sont complexes. C'est le mérite de l'ouvrage des géographes Jean-Christophe Gay et Véronique Mondou d'aller au-delà des généralités pour saisir précisément la richesse de ces liens. Car l'approfondissement touche à la fois la nature, l'intensité, les caractéristiques, les spécificités et les développements de

ce qui est aujourd'hui considéré comme une source de revenus et d'emplois pour maintes sociétés, le tourisme. La crise du Covid-19 a suffisamment démontré la réalité de ces enjeux.

Des auteurs géographes, avons-nous dit, mais des auteurs clairement conscients que le couple transport et tourisme ne s'analyse pas seulement sous l'angle de l'espace, la durée – soit l'histoire – lui est intimement liée. C'est tout l'intérêt du livre de montrer comment ce couple, loin d'être infernal, s'associe à une problématique où l'espace-temps est encastré dans une indicible destinée. Comment peut-il en être d'ailleurs autrement? Trop souvent, en matière de *tourist studies* ou de *transport studies*, l'un est évacué au profit de l'autre et inversement. Mais par «transport», il faut bien comprendre la technique de déplacement, les modes ou les types au sens premier du terme et non la notion protéiforme de mobilité qui inclut d'autres aspects.

Cinq chapitres divisent le livre. Le premier s'intéresse, sur le long terme, à l'émergence et à l'influence de nouvelles formes de transport sur le tourisme, le lien passant de l'un à l'autre sans qu'il se limite aux aspects purement technologiques. Le deuxième chapitre analyse le rôle des opérateurs (les agences de voyages notamment) qui participent, plus finement, à travers des prescriptions ou des normes, à des usages inédits. Le troisième chapitre prend en compte la variable purement économique du coût qui, surtout au XXe siècle, a été déterminante dans l'ouverture sociale des activités. L'émergence de la notion de *low-cost* est, à cet égard, d'une importance considérable dans l'affirmation du secteur touristique dans sa capacité à attirer des «masses». Le quatrième chapitre est consacré à la façon dont un mode de transport (train, bateau) se transforme en un produit touristique, le transport n'étant plus le moyen mais le but, l'itinérance devenant le motif du voyage. Dans le dernier chapitre, le rôle des infrastructures de transport dans la structuration des lieux touristiques est étudié à travers des exemples très originaux.

Disons-le tout de suite: un danger guettait les auteurs, danger qui paraît trivial pour des scientifiques aguerris, mais qui peut s'insérer vicieusement dans ce que l'on veut démontrer: le déterminisme. Ce danger doit en l'occurrence être compris dans son intégralité, soit en surévaluant le moyen de transport – la technologie – dans l'affirmation d'un lieu touristique, ce qui est souvent le cas, soit en déniant à la technologie un quelconque impact, le tourisme ne se comprenant qu'à travers des expériences sensorielles, culturelles ou affectives que le touriste recherche et ne se ramenant finalement qu'à cela. En débusquant les nombreux liens qui façonnent le phénomène, en détectant les divers acteurs individuels et collectifs qui s'y investissent, en multipliant les exemples grâce à une littérature très variée tant sur les plans national qu'international, en changeant la focale (du macro au micro en passant par le méso), cet ouvrage est une réussite.

Même si des développements auraient mérité d'être poursuivis (notamment concernant la demande touristique qui reste en retrait dans l'enchaînement des chapitres, l'insistance réduite sur les impacts environnementaux et climatiques ou encore l'absence de mentions aux expériences ratées qui auraient totalement écarté tout soupçon de déterminisme, toujours sous-jacent en la matière), cette synthèse saura convaincre un large public à la recherche d'informations qu'il est souvent malaisé de trouver. Si certaines démonstrations sont connues, nous aimerions surtout signaler les pages très éclairantes qui concernent l'avènement des compagnies *charter* et *low-cost* dans le secteur

aéronautique, celles qui touchent le tourisme de croisières qui voit l'avènement de monstres de mer parcourant dans tous les sens les océans, ainsi que celles qui abordent des formes touristiques plus discrètes. Des tableaux très éclairants nous résument les groupes et les sociétés porteuses de ces activités et leur puissance de frappe financière et technique. L'intérêt est aussi accordé à des manifestations moins spectaculaires, notamment le nautisme ou la croisière fluviale, sans oublier les trains touristiques et les funiculaires qui donnent au cas suisse un rôle prépondérant. On prend connaissance de ces microterritoires (îles perdues dans l'océan ou curiosités naturelles isolées) qui nécessitent des moyens de transport appropriés, de même que les contraintes du tourisme urbain (bus *hop on-hop off*, régulation du trafic des caristes). Les développements sont jalonnés d'encadrés qui détaillent une thématique précise – l'avion et l'hôtellerie dans le Pacifique Sud au début des années 1960, la Suisse et les trains, le tourisme international en Tunisie, le funiculaire du Vésuve – sans oublier des cartes très élégamment produites.

Bref, nous avons là un ouvrage bienvenu qui, sans prétention, aborde, par le biais d'études de cas très pertinentes et loin du rabâchage des chemins battus et rebattus, des aspects essentiels du tourisme. Non seulement, ses liens avec les transports, mais son renouvellement grâce aux transports et inversement, non seulement les aménagements spectaculaires ou de «masse», mais aussi les réalisations plus modestes qui n'en traduisent pas moins les imaginations parfois débordantes qui agissent sur les acteurs.

Laurent Tissot (Neuchâtel)

Gijs Mom
Atlantic Automobilism
Emergence and Persistence of the Car, 1895–1940

Berghahn, New York 2015, 768 S., Fr. 171.–

«This is the work of lifetime but the actual gestation of it took a decade.» Mit diesem Satz leitet der niederländische Mobilitätshistoriker und Doyen der International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M) Gijs Mom sein monumentales Werk zu *Atlantic Automobilism* ein. Tatsächlich packt er alles in das 769 Seiten umfassende Œuvre hinein, was ihm in den letzten Jahren und Jahrzehnten wichtig war. Mom hat den Anspruch, nicht «nur» eine Automobilgeschichte, sondern viel mehr, nämlich eine eigentliche Mobilitätsgeschichte vorzulegen. Die folgenden vier Aspekte scheinen mir dabei besonders bedeutsam.

Erstens geht es Mom darum, ein weit verbreitetes Narrativ der Autogeschichte zu hinterfragen, das von ihm als «toy-to-tool myth» bezeichnet wird, Damit gemeint ist die These, wonach sich das Auto gleichsam naturwüchsig von einem Luxusgut einer kleinen, männlichen und schwerreichen Elite zu einer unverzichtbaren Notwendigkeit für aufstrebende Familien der Mittelklassen entwickelt hat. Mom entlarvt diesen Mythos als bewusst von der Autolobby inszenierten Prozess: Die Darstellung des Autofahrens als unabdingbare Notwendigkeit hatte einerseits programmatischen Charakter. Sie sollte der flächenhaften Verbreitung des Autos den Weg ebnen und unliebsame politische Interventionen ausschalten. Anderseits verstellt sie den Blick darauf, dass Spass und Lustgewinn weiterhin wichtige Triebkräfte der Motorisierung blieben. Damit wurde das Auto zu einem typischen, für den betrachteten Zeitraum zentralen Konsumgut. Dabei gliedert er den Motorisie-

rungsprozess in die beiden Hauptphasen «Emergence» (1895–1918) und «Persistence» (1918–1940), wobei dem Ersten Weltkrieg eine Scharnierfunktion zukommt.
Zweitens kämpft Mom gegen nationale Verengungen der Automobilgeschichte und insbesondere gegen einen anderen Mythos, den «America-as model myth», welcher bekanntlich postuliert, dass Europa bei der Motorisierung des Strassenverkehrs ein Vierteljahrhundert hinter den USA zurücklag und die amerikanische Motorisierung ab den 1950er-Jahren dann einfach nachvollzogen hat. Wie andere Autoren schon vor ihm betont Mom demgegenüber die Parallelität und die wechselseitigen Wirkungszusammenhänge vieler Entwicklungen auf beiden Seiten des Atlantiks und relativiert damit die Bedeutung einer nur auf Motorisierungsraten ausgerichteten Verkehrsgeschichte.
Drittens erschliesst Mom einen beeindruckenden Korpus von Quellen aus der Literatur, dem Film und der populären Musik für die Verkehrsgeschichte, was sich immer wieder als durchaus ergiebig erweist. Damit gibt er diesen Quellengattungen einen für die Verkehrsgeschichte neuen, beispielsweise über Schivelbuschs klassische Publikation zur Eisenbahnreise hinausgehenden Stellenwert.
Schliesslich will Mom auch zur Theoriebildung beitragen. Besonders bedeutsam scheint mir sein Bezug zum Affordancekonzept des Umweltpsychologen J. J. Gibson. Gibson bezieht sich damit auf die Beziehung zwischen Akteuren und deren Umwelt, deren Dualität er infrage stellt. Affordanzen versteht Gibson als die wahrgenommene funktionale Bedeutung von Objekten, Ereignissen oder Räumen im Sinne von Handlungsangeboten. Ein Auto kann in diesem Sinn je nach Betrachter als Mobilitätsmittel, als schützender Kokon oder als tödliche Bedrohung wahrgenommen werden. Die Erklärungskraft des Affordancekonzepts für die Mobilitätsgeschichte wird in *Atlantic Automobilism* allerdings eher skizziert als wirklich ausgeschöpft. Hier liegt noch viel Brachland für die künftige Forschung.
Unter dem Begriff (Nord-)Atlantisch fasst Mom sieben Länder, die Niederlande, Belgien, Deutschland, Frankreich, die Schweiz, das Vereinigte Königreich und die USA zusammen. In Einzelfällen wären seine Bezüge zu den jeweiligen Ländern zu hinterfragen. Viel wichtiger scheint aber die gewaltige Syntheseleistung, die Mom dank seiner ausserordentlichen Belesenheit erbringen kann. Da die Studie sich auf das Sichtbarwerden (emergence) und die Beharrlichkeit (persistence) des Automobilismus beschränkt, ist eine Fortsetzung für die Entwicklung nach 1940 durchaus denkbar. Vielleicht wird Mom in einiger Zeit also einen zweiten Band vorlegen? Zu wünschen wäre es. Den Anspruch, eine «cultural history of technology» für das Auto zu schreiben (3), hat er mit diesem umfangreichen Werk brillant erfüllt, während er sein zweites formuliertes Ziel, mit seinem Buch ein halbes Jahrhundert der Mobilität zu erklären (7), nicht ganz erreicht; ganz einfach weil beides wohl nicht in einem geht. Die Entwicklung der Mobilität müsste wohl noch stärker aus der Perspektive der mobilen Subjekte beschrieben werden. Diesbezüglich gibt es weiterhin viel Arbeit für die Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte. Aber zweifellos legt Gijs Mom mit *Atlantic Automobilism* einen Meilenstein vor, welcher für zukünftige Generationen von Mobilitätshistoriker*innen beidseits des Atlantiks als Leuchtturm, als fast unerschöpfliche Fundgrube und manchmal auch als Reibungsfläche dienen wird.

Ueli Haefeli (Luzern, Bern)

Jennifer Hart
Ghana on the Go
African Mobility in the Age of Motor Transportation
Bloomington-Indianapolis, Indian University Press, 2016, 250 p., $ 35.–

Jennifer Hart propose, dans cet ouvrage, une histoire culturelle, économique et politique de l'automobilité au Ghana, qui examine les possibilités et les enjeux liés au développement du transport motorisé en analysant les interactions entre entrepreneurs, État et société. Elle aborde cette histoire par le prisme des chauffeurs qui, dès les premières décennies du XXe siècle, deviennent propriétaires d'une voiture et proposent leurs services pour le transport de personnes et de marchandises. À travers cette nouvelle forme d'entrepreneuriat, les chauffeurs accèdent à une certaine prospérité et gagnent en respectabilité. L'ouvrage se focalise sur le transport motorisé à des fins commerciales, que l'auteure présente comme une caractéristique propre à l'automobilité au Ghana, en contraste avec une expérience européenne et américaine plus centrée sur un usage privé de l'automobile. Ce livre offre des réflexions intéressantes sur les tensions entre acteurs étatiques et non étatiques: d'un côté, l'usage politique d'une technologie comme l'automobile par des gouvernements coloniaux et postcoloniaux; de l'autre, la capacité d'acteurs non étatiques à définir leurs propres utilisations de l'automobile, en opposition parfois avec les modèles encouragés par les autorités. *Ghana on the Go* est une référence pour tout·e historien·ne intéressé·e par l'histoire de l'automobilité en contexte colonial et postcolonial.

Le premier chapitre retrace l'émergence de réseaux, de pratiques et d'une culture de l'automobilité au début du XXe siècle qui permet à un ensemble d'acteurs locaux d'accéder à une certaine prospérité. En effet, l'auteure montre que le développement du transport motorisé repose sur des réseaux économiques, sociaux et infrastructurels existants, mais que l'automobile offre de nouvelles possibilités pour les entrepreneurs, cultivateurs et commerçants qui s'approprient cette technologie en l'adaptant à leurs besoins. Jennifer Hart examine également les relations entre entrepreneurs locaux et État dans le contexte de la colonisation britannique. D'un côté, les autorités coloniales investissent dans les routes qui servent leurs propres intérêts, tout en délaissant celles qu'elles considèrent d'intérêt purement local. Dans un contexte où l'automobile concurrence le réseau ferroviaire construit pour servir l'impérialisme britannique, les autorités tentent de limiter l'accès à la route des entrepreneurs ghanéens. De l'autre côté, les chauffeurs réussissent à contester l'autorité coloniale en construisant leurs propres routes ou en améliorant et en contournant les tronçons abandonnés par la puissance coloniale.

Le cœur de l'ouvrage (chapitres 2–4) déplace l'attention sur les valeurs et les représentations associées à la figure du chauffeur et à l'émergence d'un débat public sur l'automobilité, dans lequel l'État, les chauffeurs, ainsi que d'autres acteurs sociétaux cherchent à affirmer leur propre vision. Le deuxième chapitre discute la promulgation par les autorités coloniales en 1934 d'une ordonnance sur la circulation routière qui identifie le comportement et les connaissances des chauffeurs comme la cause première des accidents de la route. En rendant les chauffeurs responsables de la sécurité publique, l'ordonnance légitime l'adoption d'une série de règlements qui viennent alors régir la profession: mise en place d'un permis de conduire, d'un examen des connaissances techniques de l'apprenti-chauffeur, d'exigences en matière d'alphabétisation, etc. Pour leur part, les chauffeurs codifient

également leur système de formation par apprentissage et définissent les valeurs et les règles de comportement propres à leur métier. L'auteure démontre que l'émergence d'un climat de défiance à l'égard des chauffeurs pousse ces derniers à professionnaliser leur métier et à s'organiser en syndicats afin de faire entendre leur voix.

Le troisième chapitre analyse la manière dont le métier de chauffeur permet à de jeunes Ghanéens d'accéder à une forme nouvelle de respectabilité en leur consentant d'être mobiles, de diriger leur propre entreprise et de réaliser des profits quotidiens; respectabilité d'ailleurs reconnue par les premiers gouvernements de la période indépendante qui, à la fin des années 1950, incluent pleinement les chauffeurs dans le nouveau projet national en les présentant comme des entrepreneurs ayant réussi à résister à la puissance coloniale. Quant au quatrième chapitre, il décrit un nouveau changement de l'opinion publique à propos des chauffeurs au cours des années 1960. Sur fond de crise économique, les chauffeurs deviennent les nouveaux boucs émissaires d'un État qui cherche à les identifier comme la source de la crise. Jennifer Hart montre que la même forme d'entrepreneuriat qui fondait la respectabilité des chauffeurs dans les décennies précédentes – caractérisée par l'autonomie et la réussite – soutient désormais leur criminalisation.

La dernière partie (chapitre 5) s'adresse tout particulièrement aux chercheurs et aux chercheuses intéressé·e·s par les politiques de développement économique appuyées par la Banque mondiale et le Fonds monétaire international et leur impact sur l'économie nationale des pays pauvres. Le chapitre examine comment les politiques néolibérales mises en place au Ghana au début des années 1980 redonnent à la fois une importance accrue au secteur du transport motorisé, mais entraînent également une précarisation du travail de chauffeur en raison notamment d'un afflux de voitures et d'une baisse des tarifs de transport.

L'ouvrage de Jennifer Hart est une importante contribution à l'histoire économique et sociale de l'automobilité, qui participe à décentrer une historiographie encore trop axée sur les États-Unis et l'Europe, tout en questionnant de manière intéressante les relations de pouvoir qui se jouent dans les contextes colonial et postcolonial. On aurait toutefois souhaité que l'auteure se penche plus en détail sur les différents usages de l'automobile au quotidien – que ce soit les pratiques de voyage, de commerce ou de loisir – afin de dresser un portrait plus complet de l'automobilité au Ghana. Si le sous-titre promet une étude de l'«African Mobility in the Age of Transportation», l'ouvrage de Jennifer Hart est avant tout une histoire sociale des entrepreneurs de transport, focalisé essentiellement sur le Ghana. Pour éviter tout nationalisme méthodologique et respecter le titre du livre, on aurait apprécié, par exemple, que l'auteure se penche également sur les mobilités transfrontalières.

César Jaquier (Neuchâtel/Lyon)

Ingo Köhler
Auto-Identitäten
Marketing, Konsum und Produktbilder des Automobils nach dem Boom

Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2018, 554 S., Fr. 101.–

Verzaubert – entzaubert – neu verpackt. Diese Trias beschreibt die Veränderungen des «soziokulturellen Leitbildes» Automobil von der Mitte des 20. Jahrhunderts bis zu den 1980er-Jahren. Ingo Köhler zeichnet in seiner gelungenen Studie

diese Prozesse in sechs inhaltlichen Kapiteln überzeugend nach. Zunächst arbeitet Köhler die zentralen Veränderungen des Automobilmarkts und der Nachfragestruktur heraus: stabiles Wachstum der Produktions- und Absatzahlen, Exportorientierung, Zunahme der Beschäftigten und positive Wachstumseffekte in angrenzende Wirtschaftsbereiche. In dieser ersten Phase entwickelte sich die Automobilindustrie zu einer «Schlüsselbranche» des westdeutschen Wirtschaftswachstums. Parallel symbolisierte das Artefakt Auto soziale Partizipation, Lebensqualität und Wohlstand sowie technologischen und gesellschaftlichen Fortschritt. Es war damit nicht nur durchweg positiv konnotiert. Vielmehr galt die durch das Auto ermöglichte individuelle Massenmobilität als Signum einer «modernen» Gesellschaft. Die ins Automobil eingeschriebenen Attribute Mobilität, Freiheit und Individualität verzauberten die Autofahrer – eine zwischen den 1950er- und 60er-Jahren zahlenmässig stark wachsende Gruppe. Die politischen Entscheidungsträger unterstützten die individuelle Massenmobilität, indem sie ein umfangreiches Strassenbauprogramm und die Planung «autogerechter» Städte auflegten. Überdies favorisierte die Steuerpolitik das Auto unter anderem durch die Einführung einer Pendlerpauschale. Köhler spricht aufgrund dieser wohlwollenden Rahmenbedingungen vom «Primat des Individualverkehrs» (110).

Die Attraktivität des Konsumguts Auto resultierte aber noch aus einer anderen Eigenschaft: Das Auto ermöglichte es jeder Nutzerin und jedem Nutzer, sich individuell fortzubewegen. Gleichzeitig blieb das Auto ein Marker sozialer Statusunterschiede wie Geschmack und Einkommen, die sich mit der Wahl eines bestimmten Wagens kommunizieren liessen. Gemeinsam war wiederum allen Herstellern, dass ihre Modelle sukzessive grösser, schneller, komfortabler und teurer wurden. Die Zunahme der Wagengrösse und des -gewichts sowie der Motorleistung mündeten – gepaart mit den wachsenden Absatzzahlen und gefahrenen Jahreskilometern – in mehreren gesellschaftlichen Problemfeldern, welche die Phase der Entzauberung gegen Ende der 1960er-Jahre einleiteten: Das Auto verlor seinen durchweg positiv konnotierten Symbolgehalt.

Diese Veränderungen vollzogen sich zunächst unbemerkt, da soziale und ökologische Gemeinkosten von Massenmobilität nicht unmittelbar von den Individuen gespürt werden. Zudem dauerte es mehrere Jahre, bis ein Problembewusstsein entstand. Erschwerend für diese Krisenphase des Autos kam hinzu, dass sich parallel die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen verschoben: Ende des Bretton-Woods-Abkommens, Ölpreiskrise 1973/74, Anstieg der Arbeitslosenzahlen, und sinkendes Realeinkommen. Damit war der Nährboden bereitet, auf dem Ende der 1960er-Jahre zunächst über den alltäglich gewordenen Stau diskutiert wurde, zumal er das Versprechen der mobilen Freiheit abrupt beendete. Die Ölpreiskrise schuf zwar durchaus ein Bewusstsein für den Kraftstoffverbrauch der Autos, der als Folge der Gewichts- und Leistungszunahme deutlich gestiegen war. Folgen für das Autofahren hatte die Krise gleichwohl nur kurzzeitig. Am deutlichsten symbolisierten dies die autofreien Sonntage, die sich im kollektiven Gedächtnis einbrannten.

Überdies entbrannte eine Debatte über die Verkehrssicherheit. In der medialen Berichterstattung war die Rede vom «Schlachtfeld Strasse», nachdem nicht nur die Zahl der Verkehrsunfälle zugenommen hatte, sondern 1970 fast 20 000 Personen bei Verkehrsunfällen getötet wurden. Der Verkehrstod galt damit nicht mehr als inhärentes Risiko des moder-

nen Strassenverkehrs. Vielmehr sollten nun präventive Massnahmen entwickelt werden, um das Unfall- und Verletzungsrisiko zu senken. Neben einer Absenkung der Promillegrenze wurde über die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Autobahnen diskutiert. Diese Forderung liess sich auch aufgrund der Intervention der Autolobby nicht realisieren. Als Kompromisslösung blieb die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h – «ein unverbindlicher Appell an die Selbstverantwortung der Pkw-Nutzer» (150).

Eine zweite Stellschraube zielte auf die konstruktionstechnische Umsetzung von Fahrzeugsicherheit. Die Hersteller sollten Sicherheitstechnologie einbauen, um die Insassen und Passanten besser zu schützen. Allerdings handelte es sich hierbei gerade bei den massenhaft verkauften Autos zunächst um kostenpflichtige Extras. Infolgedessen intervenierte unter anderem der Gesetzgeber und erliess neue staatliche Vorgaben. Hierzu zählte ab 1973 die Einbaupflicht von Sicherheitsgurten bei Neuwagen. Allerdings lehnten sie die Autofahrer mehrheitlich ab, da so ihre Freiheit beschränkt würde. Und unter jungen Männern galt Anschnallen schlicht als «unmännlich». Es folgte 1976 die sanktionsfreie Anschnallpflicht und ab 1984 wurden Verstösse erstmals mit einem Bussgeld belegt. Es zeigt sich, wie konfliktbehaftet die Debatten um Verkehrssicherheit waren und mit welchen Massnahmen versucht wurde, ein Risikobewusstsein zu etablieren. Viele dieser Prozesse waren von den USA angestossen worden.

Das trifft auch auf ein weiteres zentrales Problemfeld zu: die wachsende Umweltverschmutzung. Als problematisch erwies sich die Distanz zwischen der Verursachung – den Auspuffgasen – und den Wirkungen – den vielfach erst nach Jahren einsetzenden gesundheitlichen Problemen. Zudem mussten auch die Schutzinteressen des Staates gegenüber den individuellen Nutzerinteressen abgewogen werden. Das betraf die Lärmimmissionen genauso wie die Schadstoffemissionen. Zum Beispiel fehlten zunächst standardisierte Messmethoden, um die Schadstoffhöhe im Abgas bestimmen zu können. Auch war noch wenig über die Wirkungsweisen vieler Schadstoffe bekannt. Ausgenommen hiervon war das Schwermetall Blei, dessen Anteil im Benzin mit dem Benzin-Blei-Gesetz schon vor der Einführung des bleifreien Kraftstoffs reduziert wurde. Der Katalysator als effektivste Art der Abgasreinigung blieb in den 1970er-Jahren in Westdeutschland allerdings noch Zukunftsmusik. Die Technologie wurde von der deutschen Automobilindustrie ausschliesslich in Modelle für den US-Exportmarkt verbaut – das Know-how war somit bei den Herstellern durchaus vorhanden. Die Markteinführung in Deutschland erfolgte dann erst in den 1980er-Jahren im Nachgang an die Waldsterbendebatte.

In zwei Kapiteln fasst Köhler die Summe der Veränderungen gekonnt zusammen und leitet dann über zu der Frage, wie die Automobilhersteller versuchten, auf die veränderten Rahmenbedingungen und Konsummuster zu reagieren, und welche Handlungsstrategien sie in den Phasen der Unsicherheit entwickelten. Zunächst diskutiert Köhler die Veränderungen der Marktforschung, die versuchte, die veränderte Nachfragestruktur auf der Basis ausgefeilter werdender Marktforschungsmethoden zu eruieren. Zum Beispiel entstand das psychologische Marktmodell des Mannheimer Marktforschers Bernt Spiegel, welches die Konsumenten anhand ihrer Haltung gegenüber Produkten und Marken in Bewusstseinsgruppen zusammenfasste. Darauf aufbauend entwickelten die Hersteller bereits Anfang der 1960er-Jahre «eine völlig neuartige, auf

emotionalen Präferenzen basierende Käufertypologie» (226).
Anschliessend analysiert Köhler die sich verändernde Produktpolitik, die sich verstärkt an den Marktanforderungen und am Marketing orientierten. Insbesondere werden die «Angebotspolitik», die «Sortimentspflege», die «Produktgestaltung» und die «Preispolitik» vertieft diskutiert. Es folgt eine eingehende Analyse der Werbestrategien des Untersuchungszeitraums, die zwischen «Leistung und Prestige» und «Rationalisierung der Unvernunft» changierten. Unter anderem arbeitet Köhler heraus, wie sich der wirtschaftliche Kraftstoffverbrauch zu einer zentralen Werbebotschaft entwickelte.
Zum Schluss geht Köhler darauf ein, wie die Krisenerfahrung dazu führte, dass in den Unternehmen ein modernes Marketingmanagement etabliert wurde. Mit dem Marketingmix aus Produktpolitik, Preispolitik, Kommunikationspolitik und Distributionspolitik stand den Automobilherstellern schliesslich ein «operationaler Werkzeugkasten» zur Verfügung, mit dem sich das Auto neu verpackt anbieten liess. Es gelang zwar nicht, die positive Aura des Autos wieder uneingeschränkt herzustellen. Aber die Hersteller schafften es, eine «neue Balance zwischen einer kontinuierlichen Imageentwicklung, technischer Weiterentwicklung, Angebotsflexibilität und Reduktion der Produktionskosten zu finden», mit denen sie sich auf den Märkten behaupten konnten (306).
Köhlers beeindruckende Studie deckt damit die Geschichte des Autos in Westdeutschland und die Produktpolitik und Marketingmethode in ihrer ganzen Breite ab. Auch analytisch ist sein Werk tiefgründig, da er immer wieder zeitgenössische Topoi dekonstruiert. So hinterfragt er die Annahme, die vielfach auch von historischen Studien zum Auto übernommen worden ist, wonach sich bereits in den 1960er-Jahren der Übergang vom Verkäufer- zum Käufermarkt vollzogen habe. Oder er belegt am «Modell des postmodernen Konsumenten» (277) schlüssig, wie die Grenzen zwischen der Wissenschaftsdisziplin Soziologie und den wirtschaftlichen Interessen der Marketingwissenschaft verschwammen. So entwickelte die Agentur Compagnon als Consultingpartner von BMW ab Mitte der 1970er-Jahre die Compagnon-Konsumententypologie. Über Kundenbefragungen wurden Daten zu den Alltagsaktivitäten, Vorlieben und Wertvorstellungen sowie Einstellungen der Konsumenten erhoben. Daraus leiteten die Marktforscher die Gebrauchs-, Geltungs- und Selbstverwirklichungsmotive der Akteure ab. Diese Informationen ermöglichten es, unterschiedliche Konsumentengruppen mit jeweils eigenen Lebensstilen zu bestimmen. Insgesamt benannte das Compagnonmodell in den späten 1970er-Jahren neun Fahrertypen, die Gerhard Schulze gemäss Köhler für seine «Milieuklassifikation der bundesrepublikanischen Erlebnisgesellschaft» (282) Anfang der 1990er-Jahre als Vorlage heranzog. Schulze differenzierte die westdeutsche Gesellschaft in fünf distinkte «Existenzweisen» (282): das Niveaumilieu, das Harmoniemilieu, das Integrationsmilieu, das Selbstverwirklichungsmilieu und das Unterhaltungsmilieu. Köhler leitet aus diesem Befund ab, dass die bis heute rezipierten sozialwissenschaftlichen Gesellschaftsmodelle aus den 1980er- und 90er-Jahren offensichtlich auf die zuvor konzipierten Modelle der «angewandten Marktforschung» aufbauten. Noch enger scheint die Verbindung zwischen Sozialwissenschaften und Marktforschung im Hinblick auf das Theorem des «Wertewandels» gewesen zu sein. Gerade an diesen beiden Punkten zeigt Köhler, dass sein Untersuchungsgegenstand an aktuelle Trends in der Ge-

schichtswissenschaft anschlussfähig ist und zugleich neue Perspektiven auf die Geschichte der Mobilität öffnet.

Christopher Neumaier (Potsdam/Hamburg)

Sandro Fehr
Die Erschliessung der dritten Dimension
Entstehung und Entwicklung der zivilen Luftfahrtinfrastruktur in der Schweiz, 1919–1990
(Verkehrsgeschichte Schweiz 1) Zürich, Chronos, 2014, 342 S., Fr. 58.–

Benedikt Meyer
Im Flug
Schweizer Airlines und ihre Passagiere, 1919–2020
(Verkehrsgeschichte Schweiz 2) Zürich, Chronos, 2015, 370 S., Fr. 58.–

In zwei Publikationen wird die Geschichte von Infrastruktur und Betrieb der schweizerischen Zivilluftfahrt im 20. Jahrhundert aufgerollt. Beide sind mehr als nur Verkehrsgeschichte; sie machen auch deutlich, wie die Schweiz funktioniert.
Die Westschweizer haben einen weiten Blick, die Zürcher vertrauen immer darauf, dass sie ohnehin die Grössten sind, Basler sind Pragmatiker, und die Berner kommen nicht vom Fleck. Sosehr es sich bei diesen Zuschreibungen um krude Stereotype handelt: Wer sich in die 2014 erschienene Geschichte der Infrastrukturen und des Managements der Luftfahrt in der Schweiz von ihrem Beginn bis 1990 von Sandro Fehr vertieft, sieht diese Interpretationen bestätigt.
Genf verstand seinen Flughafen seit je als wesentlichen Standortfaktor und trieb dessen Ausbau strategisch so weit voran, dass hier nach dem Zweiten Weltkrieg die ersten Interkontinentalflugzeuge auf schweizerischem Boden landeten. Zürich hatte insofern Glück, als vor seinen Toren mit dem Waffenplatz Kloten-Bülach eine Landreserve verfügbar war, auf der sich nach den Anfängen der Zivilluftfahrt in Dübendorf ein Flughafen von internationaler Bedeutung realisieren liess. Hinzu kam, dass sich jener grosse Teil der Schweiz hinter dieses Projekt scharte, der heute als Metropolitanraum Zürich bezeichnet wird. Und schliesslich wirkte – wie so oft in der Eidgenossenschaft – die normative Kraft des Kantonalen, und die beiden Flughäfen Zürich und Genf wurden zu den Hauptpfeilern einer nationalen Konzeption.
Ein ebenfalls in den 1940er-Jahren als antizipierte Nachkriegsplanung lanciertes Projekt für einen nationalen Grossflughafen bei Bern scheiterte schon am Widerstand der Landbesitzer – Ähnliches wiederholte sich hier auch zwanzig Jahre später. In Basel, wo die Platzfrage virulent war, bestand der Befreiungsschlag im engen Zusammengehen mit den Elsässer Nachbarn und der Wahl eines in Frankreich gelegenen Standortes. Der Standort Blotzheim war der entscheidende Beschleuniger des Projekts. Vom Beschluss bis zum Baubeginn dauerte es sieben Monate, und die Bauarbeiten nahmen nicht mehr als zwei Monate in Anspruch.
Die Studie zu den Flughäfen und zur Flugsicherung ist der eine Teil eines neuen Fundaments für die Auseinandersetzung mit Vergangenheit, Gegenwart und vielleicht auch Zukunft der schweizerischen Zivilluftfahrt. Durch die Kontinuitäten, die sie aufzeigt, relativiert sie manches. Etwa die Auseinandersetzungen um Fluglärm. Diese reichen fast so weit zurück wie die motorisierte Fliegerei, und bereits 1957 trug dieser Faktor dazu bei, dass ein negativer Volksentscheid eine Ausbauetappe des Flughafens Zürich blockierte.
Der andere Teil dieses Fundaments ist die 2015 publizierte Geschichte der Schwei-

zer Fluggesellschaften und ihres Publikums bis zum Swissair-Grounding von Benedikt Meyer. Die Analyse der Carrier macht deutlich, dass die Innovation in diesem Gewerbe zu einem Gutteil aus Basel und nicht aus Zürich kam. Die 1925 gegründete Balair war bei der vom Bund über die Bedingungen für Subventionen 1931 erwirkten Fusion der stärkere Partner als die 1919 in Zürich gegründete «Ad Astra». Benedikt Meyer arbeitet heraus, welche Faktoren die Swissair in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg zu einer nationalen Ikone und zu einer internationalen Qualitätsmarke gemacht hatten: ein solides Produkt, ein attraktives Streckennetz mit kurzen Umsteigewegen in Zürich und Genf sowie das attraktive, beruhigende und «irgendwie paradiesisch-inselhafte Image» der Schweiz, wie er aus einer Studie von 1965 zitiert.
Sosehr die Swissair als identitätsstiftende nationale Ikone vom guten Ruf und vom vergleichsweise überproportionalen wirtschaftlichen Gewicht ihres kleinen Heimmarktes profitiert hatte, so sehr verschärfte dessen zunehmende Distanz zum institutionalisierten Europa die Turbulenzen, in die sie unter den Auspizien der Liberalisierung ab den 1980er-Jahren geraten war. «Mit der Wirtschaftskrise entstanden Überkapazitäten, mit der Liberalisierung Preiskämpfe. Die Tarife sanken rapid, ebenso der Anteil der voll zahlenden Passagiere», schreibt Meyer. Mit der Aufgabe der Langstreckenflüge ab Genf 1996 setzte die Swissair betriebswirtschaftliche Prioritäten, die ihre Rolle als eine der wenigen nationalen Klammern im genuin multikulturellen Land unterminierte. Und indem sie sich unternehmerisch zu einer expansiven Strategie verleiten liess, schlug sie einen Weg ein, auf dem sich die Risiken gegen die Chancen durchsetzen sollten.
Dass sich mit der Regionalfluggesellschaft Crossair, die von der Swissair erst übernommen wurde und die 2002 unter dem Namen Swiss zu ihrer Nachfolgegesellschaft werden sollte, in der Schweizer Zivilluftfahrt noch einmal das «kleine Basel» gegen das «grosse Zürich» durchsetzen sollte, ist eine Ironie der Geschichte. Dasselbe gilt mit Blick auf das in dieser Studie nicht mehr behandelte und von der Übernahme der Swiss durch die deutsche Lufthansa dominierte jüngste Kapitel der schweizerischen Luftfahrtgeschichte: Der Spagat zwischen schweizerisch-nationalem Anspruch und substanziellem deutschem (Mit-)Eigentum hatte schon die Geschichte der beiden Swissair-Vorläufergesellschaften geprägt.
Die beiden zurückhaltend, aber gehaltvoll illustrierten Bände entsprechen mit ihren klaren Fragestellungen und ihrer umfassenden Quellenkritik vollumfänglich wissenschaftlichen Kriterien und sind leserfreundlich. Indem sie beides unter einen Hut bringen, füllen sie in der an Publikationen nicht, an nüchtern-distanzierten Zugängen aber sehr wohl armen Aviatikgeschichte der Schweiz grosse Lücken.

Paul Schneeberger (Baden)

Vincent Kaufmann, Ander Audikana
Mobilité et libre circulation en Europe
Un regard suisse

(Cahiers Rouges) Lausanne et Paris, Fondation Jean Monnet pour l'Europe et Economica, 2017, 127 p., Fr. 37.40

On connaît Vincent Kaufmann pour ses nombreuses études sur la sociologie urbaine et la mobilité. Ses analyses, toujours très pertinentes, en font un des meilleurs spécialistes de ces questions, non seulement en Suisse, mais aussi sur le plan international. D'où l'intérêt de l'ouvrage – il vaudrait mieux dire l'essai – qu'il a consacré, en collaboration avec un

collègue espagnol, spécialiste des mêmes questions, Ander Audikana, à la vision de la mobilité produite par l'Union européenne. Cette stimulante étude n'est pas innocente, car, comme le sous-titre l'indique, elle est saisie sous l'angle suisse, non pas dans une volonté militante, jeteuse d'anathèmes pour montrer qui a tort et qui a raison. Il s'agit de mieux apprécier ce que peut apporter un pays, hors de l'Union européenne, à la compréhension de la politique de la mobilité telle que l'Union européenne justement l'entend. En ce sens, les réflexions de Kaufmann et d'Audikana n'ont rien d'antieuropéennes ou de philo-helvétiques, ou l'inverse. Elles servent, à l'aide de supports scientifiques bien précis, à détricoter les mailles d'un filet qu'on pensait sans failles.

Cet ouvrage traite d'un double paradoxe. Un paradoxe européen tout d'abord: l'étude des textes de l'Union européenne montre à l'évidence une conception de la mobilité fondée sur une seule prémisse: la mobilité est la source du bonheur. Plus ça bouge et mieux c'est. La libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux – autrement dit, les «quatre libertés» – s'arrime à l'objectif de créer un espace sans frontières à l'échelle continentale. Mais cette grande ambition se heurte – et c'est là le paradoxe – à des tentatives de protectionnisme qui émergent dans plusieurs pays de l'UE sous le coup de défiances de plus en plus prononcées et de partis politiques agressivement eurosceptiques. Au lieu du paradis annoncé, pour beaucoup, c'est l'enfer qui se présente.

Le second paradoxe tient à la situation de la Suisse. Elle s'est distinguée, le 9 février 2014, par des décisions très contradictoires. Ce même jour, le peuple suisse a accepté à la fois l'initiative populaire dite «contre l'immigration de masse» par 50,3% des votants et un arrêté fédéral visant à investir plus de six milliards de francs dans les infrastructures ferroviaires par 62% des votants. En d'autres termes, face à ces deux enjeux de mobilité, les citoyens et les citoyennes suisses ont exprimé deux avis différents: «Ils ont majoritairement dit ‹oui› à ‹moins de mobilité›, tout en disant également ‹oui› à ‹plus de mobilité›» (7).

Dans les deux cas, on se trouve donc devant le même constat, celui d'une forme d'«ingouvernabilité» de la mobilité à cette différence près toutefois que, dans le cas de l'Union européenne, aucune consultation populaire n'a eu lieu – mis à part en Grande-Bretagne avec les résultats que l'on connaît – alors que, dans le cas suisse, la démocratie directe a permis à chaque citoyen et citoyenne de pouvoir s'exprimer. C'est cette différence qui permet aux deux chercheurs d'aller plus loin dans la compréhension de ces paradoxes. Ils divisent leur démonstration en trois parties qui font appel, chacune, à des questionnements spécifiques. La première partie tente d'esquisser le lien qui s'établit entre la mobilité et la composition d'une communauté particulière dans le sens où on œuvre dans le domaine du politique (*polity* en anglais). La deuxième partie investit le champ des politiques publiques (*public policies*), soit les outils façonnés par les autorités publiques pour agir sur la mobilité. La troisième partie analyse les enjeux politiques au sens large du terme (*politics*) et vise à déterminer les controverses qui agitent les milieux politiques proprement dits. Si les deux premières parties se consacrent au processus d'intégration européenne par une étude des textes de la Commission européenne, la troisième s'attache surtout à développer l'expérience helvétique par le recours à des interviews auprès des présidences des cinq partis les plus importants. La vision très unilatérale de l'Union européenne fait face à une vision plus contrastée de la Suisse sans que

cette dernière résolve ses propres contradictions.
L'approfondissement des raisons à ces paradoxes révèle la dichotomie fondamentale qui innerve les idéologies de la mobilité: «La mobilité comme synonyme de liberté et conçue comme force créatrice, ou au contraire la mobilité comme menace et force déstabilisante» (105), soit d'un côté la mobilité ou de l'autre l'ancrage. Une analyse plus fine amène cependant les auteurs à identifier quatre types de mobilités: la mobilité réversible, la mobilité irréversible, la mobilité matérielle et la mobilité immatérielle, types qui aboutissent à positionner les acteurs sur une échelle qui couvre un spectre qui va des situations extrêmes soit de l'ultralibéralisme à un isolationnisme avec des gradations intermédiaires qui activent des formulations libérales, sélectives, régulatrices et localistes. On discerne ainsi mieux pourquoi des politiques cohérentes de mobilité sont difficiles à mettre sur pied, le débat n'opposant que les extrêmes. C'est donc un mal plus profond dont l'anamnèse doit se traduire par une reconfiguration des clivages idéologiques simplifiés à l'excès par un conflit droite-gauche.
La question qui se pose dès lors pour l'Union européenne est celle de savoir si son programme de généralisation des mobilités fondé sur une vision ultralibérale a atteint ses limites et si, dans ce cas, elle peut imaginer une intégration nouvelle, qui mette davantage l'accent sur l'ancrage avec toutes les gradations possibles. L'interrogation se pose aussi pour la Suisse. Y a-t-il une place pour une vision moins déséquilibrée qui fait sans cesse vaciller la population, comme les votations de février 2014 le montrent, entre la liberté de circulation et la nécessité d'ancrage?
En guise de réponse, les auteurs émettent une proposition, celle d'intégrer dans le débat la notion d'accessibilité, notion qui, telle qu'elle est conçue dans les recherches de sociologie urbaine, permet de mettre en relation la mobilité et l'ancrage et non pas de les vivre comme une antinomie. Cette notion ne fait pas de la mobilité un but en soi, mais «un moyen de maximiser les possibilités d'échanges, d'expériences et de partage» (119). Sans les résoudre totalement, elle serait à même de réduire les tensions. Ce serait déjà un moindre mal à un moment où les envies de fermeture ne cessent de croître et de se concrétiser. Ce brin d'optimisme est le meilleur argument pour lire cet essai, vivifiant et intelligent.

Laurent Tissot (Neuchâtel)