

t r a v e r s e

ZEITSCHRIFT FÜR GESCHICHTE • REVUE D'HISTOIRE

Mobilität

Ein neues Konzept für eine alte Praxis

Mobilité

Un nouveau concept pour décrire une pratique ancienne

3_2020



Unterstützt durch die Schweizerische Akademie
der Geistes- und Sozialwissenschaften
www.sagw.ch

traverse erscheint dreimal pro Jahr.

Einzelpreis gedruckt: CHF 28 / EUR 24

Einzelpreis digital: CHF 20 / EUR 20

Jahresabonnement gedruckt plus digital: CHF 75 / EUR 60 (zuzüglich Auslandporto)

Jahresabonnement digital: CHF 50 / EUR 45

StudentInnen-Jahresabonnement (gegen Nachweis) gedruckt plus digital:

CHF 54 / EUR 50 (zuzüglich Auslandporto)

StudentInnen-Jahresabonnement (gegen Nachweis) digital: CHF 25 / EUR 20

Gönnernabonnement gedruckt und/oder digital: CHF 100

Nachdruck, Übersetzungen, Vervielfältigungen oder Speicherungen von Artikeln
mit elektronischen Medien nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags.

traverse paraît trois fois par an.

Prix du numéro papier: CHF 28 / EUR 24

Prix du numéro digital: CHF 20 / EUR 20

Abonnement annuel papier et digital: CHF 75 / EUR 60 (plus port pour l'étranger)

Abonnement annuel digital: CHF 50 / EUR 45

Abonnement annuel au tarif étudiant (avec photocopie de la carte) papier et digital:
CHF 54 / EUR 50 (plus port pour l'étranger)

Abonnement annuel au tarif étudiant (avec photocopie de la carte) digital: CHF 25 / EUR 20

Abonnement de soutien papier et/ou digital: CHF 100

Reproductions, traductions, tirages et enregistrements des articles avec
des médias électroniques interdits sauf accord écrit avec l'éditeur.

Umschlagbild: Bahnübergang Bruggerstrasse, Baden, 1950, Schweizerisches Sozialarchiv,
F_5030-Fc-0347.

© 2020 Chronos Verlag, Zürich

ISSN 1420-4355

Print: ISBN 978-3-905315-81-3

E-Book (PDF): ISBN 978-3-0340-9505-1

Mobilität

Ein neues Konzept für eine alte Praxis

La mobilité

Un nouveau concept pour décrire une pratique ancienne



Redaktion / Comité de rédaction

Tina Asmussen (Zürich)	Matthieu Leimgruber (Zürich)
Gianenrico Bernasconi (Neuchâtel)	Hannes Mangold (Bern)
Karine Crousaz (Lausanne)	Sonja Matter (Bern)
Pierre Eichenberger (Lausanne)	Malik Mazbouri (Lausanne)
Alexandre Elsig (Lausanne)	Jan-Friedrich Missfelder (Zürich)
Marino Ferri (Luzern)	Anja Rathmann-Lutz (Basel)
Marc Gigase (Lausanne)	Hans-Ulrich Schiedt (Horgen)
Matthieu Gillibert (Fribourg)	Sarah-Maria Schober (Zürich)
Stéphanie Ginalski (Lausanne)	Yan Schubert (Genève)
Gisela Hürlimann (Zürich)	Isabelle Schürch (Bern)
Katja Hürlimann (Zürich)	Mischa Suter (Basel)

Verantwortlich für den Heftschwerpunkt

Responsables du dossier thématique

Gianenrico Bernasconi, Ueli Haefeli, Hans-Ulrich Schiedt

Übersetzungen / Traduction

Sabine Citron, Hans-Ulrich Schiedt

Anschrift / Adresse

Chronos Verlag, Eisengasse 9, CH-8008 Zürich, info@chronos-verlag.ch

Informationen

Artikel oder Projektskizzen senden Sie bitte an
anja.rathmann@revue-traverse.ch

Renseignements

Les articles proposés à la revue doivent être envoyés à
malik.mazbouri@revue-traverse.ch

Buchbesprechungen / Comptes rendus

rezensionen@revue-traverse.ch / comptes_rendus@revue-traverse.ch

Hinweise zu Redaktion und Schreibformatvorlagen

Feuille de style et rédaction

www.revue-traverse.ch, info@revue-traverse.ch

Inhalt / Table des matières

Schwerpunkt / Dossier thématique

Editorial: Mobilität. Ein neues Konzept für eine alte Praxis	7
Éditorial: La mobilité. Un nouveau concept pour décrire une pratique ancienne	12
<i>Gianenrico Bernasconi, Ueli Haefeli, Hans-Ulrich Schiedt</i>	
Die Entdeckung der Mobilität in der Verkehrswissenschaft. Fachdiskurse in Deutschland und der Schweiz nach 1970	17
<i>Ueli Haefeli</i>	
Résumé	31
Du caractère mobile du concept de mobilité	32
<i>Laurent Tissot</i>	
Zusammenfassung	45
Les horaires. Un outil pour la mobilité (XVIII ^e siècle – début du XIX ^e siècle)	47
<i>Catherine Herr-Laporte</i>	
Zusammenfassung	61
Multimodale Mobilität	62
Kurt Möser	
Résumé	78
Unbeachtet, ungenutzt, unterschätzt? Historische Konjunkturen des Einsatzes von Lastenfahrrädern	80
Marcus Popplow	
Résumé	102
Vielflieger als Akteure der Versicherheitlichung. Das Fallbeispiel Hamburger Flughafen, 1970er- bis 1990er-Jahre	104
Carolin Liebisch-Gümüs	
Résumé	118

Die Gesamtverkehrskonzeption als utopischer Neuentwurf der Mobilität in der Schweiz	120
<i>Stefan Sandmeier</i>	
Résumé	135
Porträt / Portrait	
Das Archiv des Schweizerischen Roten Kreuzes in Bern	136
<i>Roland Böhlen</i>	
Freier Artikel / Article libre	
Hunger im Fokus. Bildstrategien des Schweizerischen Roten Kreuzes und des Kinderhilfskomitees zur russischen Hungersnot 1921–1923	143
<i>Rhea Rieben</i>	
Debatte / Débat	
Bewegte Quellen festhalten. Wie wird in Zukunft auf digital verfügbare audiovisuelle Quellen verwiesen?	159
<i>Lucas Federer, Moritz Mähr</i>	
Besprechungen / Comptes rendus	
Literatur zum Thema / Comptes rendus thématiques	167
Allgemeine Buchbesprechungen / Comptes rendus généraux	185
Agenda	
AutorInnen / Les auteurEs	200
Heftschwerpunkte / Dossiers thématiques	203

Editorial

Mobilität. Ein neues Konzept für eine alte Praxis

Auf dem Heimweg nach einem anstrengenden Arbeitstag weigert sich Rosa Parks am 1. Dezember 1955, ihren Sitzplatz im Bus für einen weissen Fahrgast zu räumen. Die Weigerung wird zu einem Meilenstein der Bürgerrechtsbewegung in den USA. Sie verweist auf die politische Dimension alltäglicher Mobilität. Drei Jahrzehnte später, im Jahr 1983, singt der italienische Cantautore Edoardo Bennato im Lied «Una Ragazza» davon, dass italienische Mädchen und Frauen abends nicht alleine ausgehen dürfen: «*Se una ragazza, vuole di sera / Andare sola per strada / Non lo può fare / Non è corretto / Che non sia accompagnata*». Das Lied ist ein deutlicher Hinweis auf die geschlechterspezifisch-normativen Verhältnisse der alltäglichen Mobilität und es wird zu einer Hymne derer, die diese Normen nicht mehr befolgen. Und schon viel früher, im Jahr 1782, unternimmt der Kunsttherapeut und Pädagoge Karl Philipp Moritz, angeregt von Jean-Jacques Rousseau, zu Fuss eine Reise nach England. Seine Bitte um Unterkunft wird im Gasthaus abgelehnt, obwohl noch Betten zur Verfügung stehen, denn als Fussgänger gilt er offensichtlich als nicht zahlungsfähig.¹ Die Episode verweist auf die Mobilität als ein wirtschaftliches Verhältnis und auf die Mobilität als ein wirkmächtiges Medium der sozialen oder kulturellen Distinktion.

Mobilität ist ein zentrales Phänomen unseres Alltags. Sie ist existenzielles Bedürfnis, soziale und kulturelle Praxis, hedonistischer Konsum. Unterwegssein ist anthropologische Notwendigkeit, ist Erfahrung, Welterschliessung, Risiko, Lust und Last zugleich. Mobilität ist vielschichtig in den ihr zugrunde liegenden Motiven, ihren Wegemustern, den Geschwindigkeiten, in ihren Rhythmen und in den ihr entgegenstehenden Friktionen. Diese Themenkreise hat der Geograf Tim Cresswell zur Analyse vorgeschlagen – «*motive force*», «*velocity*», «*rhythm*», «*route*», «*experience*» und «*friction*» – und die Fragen danach seiner anregenden Studie *On the Move* zugrunde gelegt.²

Mobilität bezieht sich immer sowohl auf die Fähigkeit zur Bewegung als auch auf die Bewegung selbst. Sie bezeichnet nicht nur eine Vielfalt der Erscheinungsformen des Verkehrs. Über diese hinaus umfasst sie die Potenziale zur Bewegung, die Fragen der Zugänge zum Mobilitätssystem, die Mobilitätskompetenzen und die Formen der Rauman eignung.³ Für die Unterscheidung zwischen

potenzieller und realisierter Mobilität hat der Soziologe Vincent Kaufmann auch schon die zwei Begriffe *Mobility* und *Motility* vorgeschlagen: *Motility* für die Fähigkeit zur Bewegung im Unterschied zur Bewegung selbst.⁴

In einem weiteren Sinne steht Mobilität nicht nur für räumliche, sondern auch für soziale oder kulturelle Beweglichkeit von Ideen oder Dingen, von Einzelnen, Gruppen oder Gesellschaften. Einschränkungen sind deshalb notwendig. Wo man die Grenzen zieht, mag aus individuell oder aus subdisziplinär anderer Perspektive jeweils mehr oder weniger fragwürdig erscheinen. Der Grund unserer Beschränkung auf die Alltagsmobilität und die Ausklammerung der Migrations-thematik⁵ liegt nicht zuletzt in den verschiedenen Forschungszusammenhängen, in denen zurzeit Migration und Mobilität thematisiert werden. Unserer Ansicht nach sind es die allgemein kürzeren Distanzen, die routinierte Wiederholung und die Alltäglichkeit, die mindestens bezüglich der Akteur*innenperspektiven und Akteur*innendispositionen einen grundlegenden Unterschied ausmachen und unsere Beschränkung rechtfertigen.

Als Gegenstand wissenschaftlicher Analyse ist Mobilität von verschiedenen Seiten her thematisiert worden, bevor dieses Konzept oder diese Perspektive in den letzten Jahren auch in der Geschichtsforschung grössere Aufmerksamkeit gefunden hat. Zwei Zusammenhänge sind besonders zu erwähnen, von denen die grössten Impulse auf die Geschichtswissenschaft ausgegangen sind. Da ist zum einen die Soziologie, in der Urry, Kaufmann, Sheller und andere die Mobilität als analytisches Konzept ins Zentrum rückten und ein «New Mobilities Paradigm» als Ausgangspunkt zukünftiger Forschung forderten.⁶ Als zweiten wichtigen Ausgangspunkt identifizieren wir den Aufbruch der Verkehrs- und Raumwissenschaften im Gefolge der umweltpolitischen Wende der letzten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts. Das von dort her entwickelte Konzept der Mobilität bezieht sich nicht nur auf Infrastrukturen, technische Artefakte, Transportleistungen und verkehrspolitische Weichenstellungen. Vielmehr gilt es, auch die sozioökonomischen und raumstrukturellen Potenziale von Verkehrssystemen in den Blick zu nehmen. Thematisiert wird nun vermehrt auch die kulturelle, die geschlechter-, die schicht- oder etwa die altersspezifische Bedingtheit von Mobilitätspraktiken. Die Qualität und der Entwicklungsstand eines Mobilitätssystems messen sich nicht nur an den jeweiligen Ortsveränderungen, den Verkehrs- und Transportleistungen, sondern ebenso sehr an der Art und Weise, wie die Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden können, wie die Mobilitätschancen, aber auch die unerwünschten Nebenwirkungen der Mobilität verteilt sind. Während bisher vor allem die Infrastruktur, die Verkehrsmittel und der Handel im Zentrum verkehrsgeschichtlicher Forschungsstandes, rückt die so gefasste Mobilität die Nachfrageseite ins Zentrum.

Entsprechende Fragestellungen fanden in den letzten Jahren Eingang in historische Forschungen. Die Beiträge von Laurent Tissot und Ueli Haefeli in diesem

Heft geben einen Überblick. Theorie- und Methodenangebote finden sich in Anthropologie, Geografie, Ökologie, Psychologie, Soziologie oder Verkehrswissenschaft. Ein wichtiger Angelpunkt des Methoden- und Wissenstransfers hin zur Geschichtswissenschaft war und ist die 2003 gegründete International Association for the History of Traffic, Transport and Mobility (T2M). Die in die Geschichtsforschung migrierenden Fragestellungen, Methoden und Zugänge wurden zuerst in der neueren und neuesten Geschichte übernommen.

Es mag mit der jüngeren interdisziplinären Forschungsgeschichte selbst zusammenhängen, dass sich – bezogen auf den längeren Zeitraum respektive auf frühere Jahrhunderte – relativ ahistorische Gegenüberstellungen von modernen/mobilen und vormodernen/immobilen Gesellschaften breitgemacht haben, die einen «fortschrittlogischen» Prozess der Substitution veralteter durch neue motorisierte Mobilitätsformen unterstellen. Die Narrative des Immer-schneller, Immer-weiter, Immer-billiger sind zahlreich und oft platt; sie wären zu dekonstruieren. Denn vormoderne Gesellschaften waren nicht immobil, im Gegenteil. Auch die Zeit «davor» war von einer hohen Mobilität vieler Menschen geprägt. Und auch in den beschleunigten Zeiten war und ist man weiterhin zu Fuss unterwegs. Mit der Frage nach Mobilität in einer Perspektive der *longue durée* und einer adäquaten Historisierung des Begriffs der Mobilität selbst sind grosse Themenfelder und Herausforderungen für zukünftige Forschungen abgesteckt. Hier sehen wir eine zentrale, noch einzulösende Aufgabe der Geschichtsforschung für sich und gegenüber den weiteren mit Mobilitätsphänomenen befassten Wissenschaften.

Die sieben Beiträge des thematischen Schwerpunkts von *traverse* zeugen von der Aktualität des Konzepts der Mobilität für historische Analysen. Aus ihnen gehen neue Gesichtspunkte, neue Chronologien und neues Wissen hervor. Nicht zuletzt erweisen sie sich auch für vormoderne Gesellschaften als fruchtbar. Sie geben einen guten Eindruck von der aktuellen Vitalität des Forschungsfeldes.

Die ersten beiden Beiträge sind begriffsgeschichtlich ausgerichtet. Laurent Tissot geht der Karriere des in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zunehmend verbreiteten Mobilitätsbegriffs und der teilweise weiter zurückreichenden wissenschaftlichen Beschäftigung mit den durch diesen umrissenen Sachverhalten nach. Er fokussiert dabei auf drei Bedeutungscluster: erstens auf die Stadtsoziologie und -geografie seit den 1920er-Jahren, zweitens auf die relativ spät erfolgende Thematisierung der gesellschaftlichen Mobilität in der Fachgeschichte und drittens auf allgemeine Reflexionen in der Philosophie und der Soziologie über die Beziehungen von Zeit und Raum. Der Beitrag von Ueli Haefeli bezieht sich im Wesentlichen auf die Zeit seit den 1960er-Jahren. Der Autor identifiziert in den Diskursen von Verkehrswissenschaft und Verkehrsplanung, die er im grösseren Zusammenhang der umweltpolitischen Wende um 1970 verortet, die

Wurzeln eines Mobility-Turns, der auch in entsprechenden sozial- und geisteswissenschaftlichen Konzepten seinen Niederschlag fand.

In den folgenden Beiträgen führt Catherine Herr-Laporte zunächst zurück in die Zeit des 18. und des beginnenden 19. Jahrhunderts. Sie zeigt, wie sich das Reisen, der Brief- und der Warentransport mit der Verbreitung zunehmend präziserer Zeitangaben in Stunden- und Fahrplänen grundlegend veränderten und wie stark die damals stattfindende Beschleunigung der Transporte und allgemein der Kommunikationsmöglichkeiten mit einer neuen temporalen Koordination, mit einer neuen Zeiterfahrung einhergingen. Einen weiteren grundlegenden Wandel fasst Kurt Möser mit dem Aufkommen einer neuen Mobilitätskultur um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert in den Blick. Aspekte davon wurden in der bisherigen verkehrs- und technikhistorischen Forschung hauptsächlich auf einzelne Verkehrsarten und Verkehrsmittel bezogen betrachtet. Dagegen weist der Autor anhand exemplarischer Mobilitätsbiografien individuelle und gruppenspezifische Sozialisierungswege gerade aufgrund vielfältiger transmodaler Bezüge und Erfahrungen mit Pferden, Fahrrädern, Booten, Automobilen oder Fluggeräten nach.

Marcus Poppow fokussiert mit einer Fallstudie über die Lastfahrräder einen sehr viel engeren, bisher unbeachtet gebliebenen Aspekt der Verkehrsmittel- respektive der Mobilitätsgeschichte. Er stellt die Bedeutung all der informellen Hybridformen der Personen- und Gütermobilität heraus, spricht die sehr unterschiedlichen möglichen Entwicklungen an und fordert jenen stärkeren Einbezug des sogenannten Langsamverkehrs, der *human* oder der *animal powered mobility*, ohne den wir – genau genommen – auch mit allen anderen Verkehrsmitteln nie aufbrechen oder ankommen könnten.

In einer noch weiteren Weise ist die Fallstudie von Carolin Liebisch einer mobilitätsgeschichtlichen Perspektivierung verpflichtet, indem die Autorin die Akteur*innen respektive Nutzer*innen ins Zentrum rückt. Liebisch zeigt anhand der Entwicklung von Sicherheitsverfahren und -regelungen, dass seit den 1970er-Jahren selbst in einem grosstechnischen System wie der Luftfahrt nicht nur mit verwaltungs-, sicherheits- und verkehrspolitischen Massnahmen zu rechnen ist. Dieser Prozess geht vielfältig auch auf die Artikulation und auf die Durchsetzung individueller Nutzer*inneninteressen zurück.

Stefan Sandmeiers Beitrag führt schliesslich noch einmal in die Schweiz und in jenen Zusammenhang zurück, der schon bei Ueli Haefeli Thema ist. Der Autor analysiert den Planungsprozess einer Expertengruppe, die im Auftrag des Bundesrates in den 1970er-Jahren eine Gesamtverkehrskonzeption zu erarbeiten hatte. Bei dieser handelte es sich um einen weitgehenden Neuentwurf von Mobilität und Verkehrspolitik, der auf neuen, an den Systemwissenschaften orientierten Planungsgrundsätzen basiert und bis in die Gegenwart grosse Auswirkungen auf Politik und Planung hat.

Ein Themenschwerpunkt einer Zeitschrift kann weder Vollständigkeit zum Ziel haben, noch die ganze Vielfalt der theoretischen oder methodischen Zugänge zur Geltung bringen. Wir haben unser Ziel erreicht, wenn es mit den Beiträgen gelingt, die Fruchtbarkeit der Perspektivenerweiterung hin zu einer Mobilitätsgeschichte vor Augen zu führen und weitere Forschungen zum Thema anzuregen.

Gianenrico Bernasconi, Ueli Haefeli, Hans-Ulrich Schiedt

Anmerkungen

- 1 Carl Philipp Moritz, *Reisen eines Deutschen in England im Jahr 1782*, 2. Auflage, Berlin 1785, 189f.
- 2 Tim Cresswell, *On the Move. Mobility in the Modern West*, New York 2006; Tim Cresswell, «Towards a Politics of Mobility», in Mari Hvattum et al. (Hg.), *Routes, Roads and Landscapes*, Farnham 2011, 163–177.
- 3 Mimi Sheller, John Urry, «The New Mobilities Paradigm», *Environment and Planning A* 38/2 (2006), 207–226.
- 4 Vincent Kaufmann, *Re-Thinking Mobility*, Burlington 2002.
- 5 Vgl. dazu Francesca Falk, «Wir brauchen eine Migrantisierung der Geschichtsschreibung – und eine Mobilitätskritik», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 69/1 (2019), 146–163.
- 6 Mimi Sheller, John Urry, «The New Mobilities Paradigm», *Environment and Planning A* 38/2 (2006), 207–226.

Éditorial

La mobilité. Un nouveau concept pour décrire une pratique ancienne

Dans l'autobus qui la ramène chez elle après une pénible journée de travail, le 1^{er} décembre 1955, Rosa Parks refuse de céder sa place à un passager blanc. Ce refus marque un tournant décisif dans le mouvement afro-américain des droits civiques aux États-Unis. Cet épisode montre bien la dimension politique de la mobilité quotidienne. Trois décennies plus tard, en 1983, le *cantautore* italien Edoardo Bennato évoque, dans sa chanson intitulée *Una Ragazza*, l'impossibilité pour les femmes et les jeunes filles de sortir seules le soir: «*Se una ragazza, vuole di sera / Andare sola per strada / Non lo può fare / Non è corretto / Che non sia accompagnata.*» (Si une jeune fille veut sortir seule le soir, elle ne peut le faire. Il n'est pas convenable qu'elle ne soit pas accompagnée.) Cette chanson, qui se réfère clairement aux normes genrées de la mobilité quotidienne, est devenue l'hymne de celles et ceux qui refusent désormais de s'y plier. Bien plus tôt, en 1782, Karl Philipp Moritz, pédagogue et adepte de la thérapie par l'art, parcourt l'Angleterre à pied, à l'instar de Jean-Jacques Rousseau. Lorsqu'il demande une chambre dans une auberge, on la lui refuse alors qu'il reste des places: en tant que piéton, il est considéré comme sans le sou.¹ Cet épisode est révélateur de la mobilité en tant que condition économique et en tant que mode efficace de distinction sociale ou culturelle.

La mobilité est un phénomène crucial de notre quotidien. Il s'agit d'un besoin existentiel, d'une pratique sociale et culturelle, d'une forme de consommation hédoniste. L'itinérance représente une nécessité anthropologique, l'expérience, la découverte du monde, le risque; c'est à la fois un plaisir et un fardeau. La mobilité est multidimensionnelle dans les motifs, les itinéraires, les rythmes qui lui sont propres et les obstacles qu'elle doit affronter. «*[M]otive force, velocity, rhythm, route, experience, friction*» sont les thématiques que le géographe Tim Cresswell aborde dans son étude pionnière *On the Move*.²

La mobilité représente toujours la capacité à se mouvoir et le mouvement lui-même. Elle désigne une multiplicité de manifestations du trafic, mais va bien au-delà pour englober les potentiels de mouvement, les questions de l'accès aux systèmes de mobilité, les compétences nécessaires à la mobilité et les formes d'appropriation de l'espace.³ Pour distinguer la mobilité potentielle de la mobi-

lité effective, le sociologue Vincent Kaufmann avait déjà suggéré deux concepts: mobilité et motilité, cette dernière désignant la capacité à se mouvoir, par opposition au mouvement proprement dit.⁴

Au sens large du terme, la mobilité ne revêt pas uniquement une dimension spatiale, mais désigne aussi la mobilité culturelle des idées ou des choses, des individus, des groupes ou des sociétés. Il est cependant nécessaire de préciser sa portée. Si nous nous concentrons dans ce numéro de la revue *traverse* sur la mobilité quotidienne, en écartant la thématique migratoire, c'est en raison de la spécificité du contexte dans lequel s'inscrit la mobilité quotidienne, qui concerne généralement des distances courtes, des routines et la récurrence quotidienne.

En tant que sujet d'analyse scientifique, la mobilité avait été abordée par différentes disciplines avant que ce concept, ou cette perspective, ne suscite, ces dernières années, l'intérêt accru des historiennes et des historiens. Mentionnons tout particulièrement ici les deux approches qui ont eu l'impact le plus marquant sur l'historiographie. L'une renvoie au *new mobilities paradigm* que les sociologues Urry, Kaufmann, Sheller et d'autres ont invoqué pour inviter les chercheurs et les chercheuses à considérer la mobilité comme un outil général d'analyse.⁵ L'autre impulsion cruciale est, selon nous, l'émergence des sciences des transports et de l'espace, dans la foulée du tournant écologique des dernières décennies du XX^e siècle. Le concept de mobilité qui en résulte ne concerne pas uniquement les infrastructures, les artefacts technologiques, les prestations et les orientations de la politique des transports. Il s'agit plutôt de considérer le potentiel socioéconomique des systèmes de transport et leur impact sur la structuration de l'espace. On s'intéresse désormais aussi au conditionnement des pratiques de mobilité par la culture, le genre, l'appartenance sociale ou l'âge, par exemple. La qualité et le niveau de développement d'un système de mobilité ne se mesurent pas uniquement à l'aune des transformations du lieu et des prestations des transports; ils s'expriment tout autant dans la manière dont on réussit à satisfaire les besoins en mobilité, dans les options disponibles et dans la gestion des effets secondaires indésirables. Alors que les recherches en histoire des transports se sont avant tout focalisées sur l'infrastructure, les moyens de transport et le commerce, c'est l'angle de la demande de mobilité ainsi définie qui retient désormais l'attention.

C'est ce genre de questionnement qui a émergé ces dernières années dans les recherches historiques. Les contributions de Laurent Tissot et Ueli Haefeli en donnent un aperçu. L'anthropologie, la géographie, l'écologie, la psychologie, la sociologie et la science des transports offrent ici des pistes théoriques et méthodologiques. L'International Association for the History of Traffic, Transport and Mobility (T²M), fondée en 2003, demeure un haut lieu du transfert des méthodes et des savoirs vers l'historiographie. C'est en histoire contemporaine que ces problématiques, méthodes et approches ont d'abord été adoptées.

C'est peut-être lié aux approches interdisciplinaires des recherches récentes que, pour ce qui est de la longue durée, ce sont des comparaisons souvent anhistoriques entre sociétés modernes/mobiles et sociétés prémodernes/immobiles qui se sont imposées. Ces comparaisons supposent une «logique du progrès» marquée par la substitution de formes de mobilité dépassées au profit de nouvelles modalités motorisées. Les récits du toujours plus rapide, toujours plus loin et toujours moins cher, omniprésents et souvent vides de sens, sont donc à déconstruire. Les sociétés prémodernes étaient en effet tout sauf immobiles. Même lorsque les rythmes se sont accélérés, on n'a du reste pas cessé de se déplacer à pied et on continue de le faire. La mobilité à long terme et une historicisation de la notion même de mobilité constituent de grands domaines d'étude, des défis à relever pour les chercheurs et les chercheuses de demain. Il s'agit là, selon nous, d'une tâche fondamentale pour les historiennes et les historiens, pour leur discipline, mais aussi dans l'intérêt d'autres domaines qui s'intéressent au phénomène de la mobilité.

Les sept contributions publiées dans ce numéro de la revue *traverse* témoignent de l'actualité des problématiques que nous venons d'évoquer. Si l'on doutait de la vitalité de ce domaine, il suffirait de considérer l'attention prêtée par les historien·ne·s à la réception du concept de mobilité, à l'émergence de nouveaux savoirs dans les politiques de transport, à des objets de recherche souvent négligés et à des ouvertures chronologiques sur les sociétés prémodernes, sans parler de l'importance accordée aux savoir-faire des acteurs.

Les deux premiers articles s'intéressent à l'histoire des concepts (*Begriffsgeschichte*). Laurent Tissot se penche sur l'évolution de la notion de mobilité dans différentes disciplines au cours de la seconde moitié du XX^e siècle. Il s'intéresse plus particulièrement à trois nébuleuses sémantiques: premièrement, la sociologie et la géographie urbaines depuis les années 1920; deuxièmement, le traitement, relativement tardif, de la mobilité par les historiennes et les historiens; et, troisièmement, les relations entre espace et temps en philosophie et en sociologie.

L'article d'Ueli Haefeli porte essentiellement sur la période à partir des années 1960. L'auteur reconnaît l'origine d'un *mobility turn* dans le discours des sciences et de la planification des transports, qu'il resitue dans le contexte plus large du tournant écologique intervenu autour de 1970, et s'intéresse également aux approches correspondantes en sciences sociales et humaines.

L'article suivant, dû à Catherine Herr-Laporte, concerne le XVIII^e et le début du XIX^e siècle. Elle y évoque la manière dont les voyages et le transport du courrier et des marchandises ont été profondément transformés par la diffusion de données temporelles de plus en plus précises. À travers une étude des horaires, elle montre combien l'accélération, qui caractérise à cette époque les transports et les

moyens de communication en général, s'est accompagnée d'une nouvelle organisation de la mobilité et d'une nouvelle perception du temps.

Quant à Kurt Möser, il se penche sur un autre tournant fondamental: l'émergence d'une nouvelle culture de la mobilité à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle. La recherche en histoire des transports et des techniques s'est jusqu'ici surtout intéressée à des modes ou des moyens de transport spécifiques pour explorer cette culture. À travers des biographies de mobilité, l'auteur met en lumière des itinéraires de socialisation individuels ou propres à un groupe, fondés justement sur des références et des expériences transmodales (cheval, vélo, bateau, automobile ou aéronefs).

L'article de Marcus Popplow porte sur les vélos cargo, un dispositif négligé par l'histoire des moyens de transport et de la mobilité. Dans son étude de cas, il met en lumière la signification de cette forme hybride de mobilité des personnes et des marchandises, dont il aborde les multiples évolutions possibles; il encourage les chercheurs et les chercheuses à prendre en compte les transports dits lents, la mobilité douce, à traction humaine ou animale (*human-powered mobility*, *animal-powered mobility*), sans laquelle, même avec tous les autres moyens de transport, nous ne pourrions jamais ni partir ni arriver.

S'inscrivant également dans une perspective d'histoire de la mobilité, l'étude de cas de Carolin Liebis-Gümüş se focalise sur les passagers et les passagères. Elle se penche sur l'évolution des procédures et des réglementations de sécurité dans les transports aériens. Même dans le cas de macrosystèmes techniques aussi complexes, il a fallu, depuis les années 1970, considérer les mesures administratives et sécuritaires, ainsi que la politique des transports, bien sûr, mais aussi prendre en compte les intérêts des usagers et des usagères individuel·le·s.

L'article de Stefan Sandmeier, enfin, revient en Suisse et au contexte abordé par celui d'Ueli Haefeli. L'auteur y analyse le processus de planification adopté par un groupe d'experts chargés par le Conseil fédéral de proposer une conception globale des transports durant les années 1970. Il s'agissait d'une vue largement novatrice de la mobilité et de la politique des transports, fondée sur de nouveaux principes de planification inspirés de la systémique et dont l'impact sur les choix politiques et de planification demeure considérable.

Un numéro de revue consacré à un sujet spécifique ne peut prétendre à l'exhaustivité, ni rendre justice à la multiplicité des approches théoriques ou méthodologiques. Nous aurons atteint notre objectif si ces articles réussissent à mettre en lumière combien il est stimulant d'embrasser une perspective plus large pour concrétiser une histoire de la mobilité, et s'ils arrivent à stimuler d'autres recherches.

Notes

- 1 Carl Philipp Moritz, *Reisen eines Deutschen in England im Jahr 1782*, 2^e éd., Berlin 1785, 189–190.
- 2 Tim Cresswell, *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, New York 2006; Tim Cresswell, «Towards a Politics of Mobility», in Mari Hvattum et al. (éd.), *Routes, Roads and Landscapes*, Farnham 2011, 163–177.
- 3 Mimi Sheller, John Urry, «The New Mobilities Paradigm», *Environment and Planning. A: Economy and Space* 38/2 (2006), 207–226.
- 4 Vincent Kaufmann, *Re-Thinking Mobility*, Burlington 2002.
- 5 Sheller, Urry (voir note 3).

Die Entdeckung der Mobilität in der Verkehrswissenschaft

Fachdiskurse in Deutschland und der Schweiz nach 1970

Ueli Haefeli

Als einer der vielen mehr oder weniger nachhaltigen sozialwissenschaftlichen Turns ist seit einigen Jahren immer wieder von einem Mobility-Turn die Rede.¹ Unter dem Stichwort «New Mobilities Paradigm» wurde im Umfeld von John Urry, Mimi Sheller und anderen gar ein paradigmatischer Wandel im Zugang zu verschiedenen Formen und Wirkungen räumlicher Beweglichkeit von Menschen, Gütern und Dienstleistungen postuliert.² Eine solchermassen verstandene Mobilität bezieht sich nicht in erster Linie auf realisierten Verkehr. Vielmehr ist für die Qualität eines Verkehrssystems entscheidend, ob die gewünschten Mobilitätsoptionen im richtigen Zeitpunkt auf eine effiziente, sichere und komfortable Art und Weise zur Verfügung stehen. In den Vordergrund rückt damit der Potenzialcharakter des Mobilitätsbegriffs, welcher in einer Dualität zum Begriff Verkehr gesehen³ und damit anders als im allgemeinen Sprachgebrauch nicht als marketingtaugliches Synonym des Begriffs Verkehr interpretiert wird.⁴ Auch in der Verkehrsgeschichte, die sich nun neu oft als Mobilitätsgeschichte bezeichnet, wird ab der ersten Dekade des 21. Jahrhunderts der Ruf nach einer Neuorientierung immer lauter.⁵ Der folgende Beitrag setzt sich weniger mit den aktuellen Implikationen dieser theoretischen Neuorientierung auseinander, sondern fragt vielmehr für den deutschen Sprachraum nach den verkehrswissenschaftlichen Diskursen, welche diesem neuen Verständnis von räumlicher Beweglichkeit zugrunde lagen. Ihre Wurzeln finden sich bereits in den 1970er-Jahren. Damals taucht der Begriff Mobilität zunehmend im Zusammenhang mit dem Begriff Verkehr im Vokabular der deutschsprachigen Verkehrsforscher*innen auf. Im Folgenden wird die Hypothese vertreten, dass die «Entdeckung» des Begriffs Mobilität⁶ im wissenschaftlichen Diskurs tatsächlich mit einem Paradigmenwechsel in der Verkehrswissenschaft und Verkehrsplanung verbunden war, der bis heute Wirkung zeigt.⁷ Dabei wird unterstellt, dass dieser Paradigmenwechsel keineswegs zufällig um 1970 einsetzte, sondern im Zusammenhang mit einer weitreichenden sozialen Destabilisierung westlicher Gesellschaften in diesen Jahren zu sehen ist.

Der Beitrag ist in vier Teile gegliedert. Um den gesamtgesellschaftlichen Kontext zu konkretisieren, wird im ersten Abschnitt die Bedeutung der Jahre um

1970 aus der Perspektive der Krisentheorie beleuchtet, wie sie der Schweizer Wirtschaftshistoriker Hansjörg Siegenthaler entwickelt hat. Der zweite Abschnitt konzentriert sich auf die wichtige Rolle, die Umwelt- und Verkehrsfragen bei diesem sozialen Destabilisierungsprozess spielten. Im dritten Abschnitt wird verfolgt, wie der Begriff Mobilität von einer neuen Generation von Verkehrsexpert*innen aufgegriffen wurde, und der letzte Abschnitt befasst sich mit den Wirkungen dieses Paradigmenwechsels bis heute.

Gesellschaftliche Destabilisierung um 1970

Die soziale Destabilisierung, die sich in den 1960er-Jahren in den Protestbewegungen an amerikanischen Universitäten manifestierte, erfasste ab der Mitte der 1960er-Jahre auch den deutschsprachigen Raum.⁸ Die soziale Bewegung rebellierte zunächst gegen jede Form von Gewalt und Autorität: Sei es in der Ehe und in der Familie, welche sie vor allem als Institutionen der psychologischen Unterdrückung von Frauen und des Sexuallebens wahrnahm, sei es in der Wirtschaft, wo mit einem marxistischen Vokabular die Ausbeutung der Arbeiterinnen und Arbeiter angeprangert wurde. Rasch geriet jedoch die Wachstumsgesellschaft insgesamt in den Fokus, und damit rückten neue Begriffe des Umweltschutzes und der negativen Folgen des Automobilverkehrs in den Vordergrund. Die soziale Verunsicherung mündete bald in eine heftige Wirtschaftskrise. In Deutschland, und noch mehr in der Schweiz, waren die frühen 1970er-Jahre von einer wirtschaftlichen Rezession geprägt, welche in der ersten Ölkrise von 1973 kulminierte.⁹ Damit wurde der «kurze Traum immerwährender Prosperität» (Burkhard Lutz), der die ersten Jahrzehnte nach dem Zweiten Weltkrieg geprägt hatte, abrupt beendet.¹⁰ Wirtschaftswachstum musste nun wieder als zyklisches und unvorhersehbares Phänomen betrachtet werden. Eine ernüchternde Schlussfolgerung.

Eine theoretische Erklärung dieser Krise, die für das Verständnis der Argumentation zur Mobilitätsgeschichte im vorliegenden Beitrag wichtig ist, wurde vom Zürcher Wirtschaftshistoriker Hansjörg Siegenthaler formuliert.¹¹ Siegenthalers Modell interpretiert den schnellen gesellschaftlichen Wandel der letzten zwei Jahrhunderte als diskontinuierlichen Prozess, wobei Krisen den Prozess beschleunigten: In Abständen von nur wenigen Jahrzehnten wurde der Prozess des Wirtschaftswachstums überall durch Krisen gestört oder zumindest behindert. Immer wieder waren es diese Krisen, welche die strukturellen Rahmenbedingungen von sozialem Wandel weitreichend veränderten.

Siegenthaler versteht Krisen aus systemtheoretischer Sicht als den Verlust der strukturellen Stabilität und er definiert Struktur als die Gesamtheit der Verhal-

tenregeln, welche die Handlungen eines Systems beeinflussen. Seine Theorie geht davon aus, dass die Destabilisierung von Strukturen gleichzeitig und mit kumulativen Auswirkungen in zahlreichen Systemzusammenhängen stattfindet, insbesondere im politischen und wirtschaftlichen System.¹²

In diesem Sinne sind Krisen als integrale Bestandteile von Wirtschaftskreisläufen zu betrachten: Auf längere Phasen der gesellschaftlichen Stabilität und des Wirtschaftswachstums folgt regelhaft die Destabilisierung der sozialen Strukturen, was zu einer Phase der wirtschaftlichen Stagnation führt; denn wenn die Entscheidungshorizonte für Investitionen unklar geworden sind, fehlt es an Vertrauen und die Investitionstätigkeit nimmt ab. Voraussetzung für eine weitere Phase des Wirtschaftswachstums ist die Wiederherstellung stabiler sozialer Strukturen, die vor allem im Rahmen eines informellen, kulturell fundierten Verständnisses und gegenseitiger Verständigungsleistungen erfolgt.

Für Siegenthaler ist Wirtschaftswachstum ein Lernprozess. Dabei unterscheidet er zwischen regelkonformem Lernen und grundlegendem Lernen. Ersteres ist ein Lernprozess, in dem Akteur*innen ihr Wissen durch zugängliche und vertraute Auswahl- und Interpretationsregeln erweitern. Die zweite ist eine ganz andere Art des Lernens, die zu einer Änderung der Auswahl- und Interpretationsregeln führt.¹³ Erst in Krisenphasen setzt sich das grundlegende Lernen (im Einzelnen, in der Organisation oder in der Gesellschaft) gegenüber regelkonformen Lernprozessen durch.

Basierend auf diesem theoretischen Exkurs kann die in der Einleitung eingeführte Hauptthese wie folgt zusammengefasst werden: Die Neuausrichtung der Verkehrswissenschaften und der Verkehrsplanung im Zusammenhang mit dem Begriff der Mobilität ist als grundlegender Lernprozess (nach Siegenthaler) zu verstehen, der mit der Krise um 1970 verbunden war. Dies soll im Folgenden ausgeführt werden.

Umweltwende und Automobilkritik

Bis in die 1960er-Jahre hinein blieb der ökologische Protest in der Schweiz und in Deutschland episodisch; er konnte den Konsens über Fortschritt und Modernisierung nicht erschüttern.¹⁴ Angesichts der Umweltprobleme wurde jedoch in der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre in beiden Ländern langsam erkannt, dass isolierte Politikbereiche, die separat behandelt wurden – Gewässerschutz, Luftreinhaltung oder Lärmschutz –, als Teile eines Ganzen zu betrachten waren. Vor diesem Hintergrund fanden die Begriffe Umweltschutz und Ökologie Eingang in die politischen Diskurse und stiessen dort auf reges Interesse bei einer zunehmend fortschrittskritischen Öffentlichkeit. Dabei gingen wichtige Impulse

von den USA aus, so beispielweise Rachel Carsons Buch «Silent Spring», welches 1962 veröffentlicht und im gleichen Jahr ins Deutsche übersetzt wurde.¹⁵ Der Umweltschutz spielte dann eine zentrale Rolle bei der sozialen Destabilisierung der späten 1960er-Jahre, die, wie bereits beschrieben, in die Wirtschaftskrise der frühen 1970er-Jahre mündete. Weltweit kann das Jahr 1970 als Geburtszeit der modernen Umweltbewegung bezeichnet werden. 1970 gründeten die Vereinigten Staaten die Environmental Protection Agency (EPA), der erste Earth Day wurde mit Demonstrationen für Umweltreformen begangen, und in Europa wurde das Jahr 1970 zum Jahr des Naturschutzes erklärt.¹⁶ In Deutschland erkannte die sozialliberale Regierung 1970 den Umweltschutz als umfangreiches Politikfeld.¹⁷ In der Schweiz stimmte 1971 eine überwältigende Mehrheit von 93 Prozent der Abstimmenden einer Änderung der Bundesverfassung über den Umweltschutz zu.¹⁸

Die Sorge um die natürlichen Ressourcen führte in Deutschland und in der Schweiz von Anfang an zu einer völlig anderen Einschätzung des Automobils als noch in den 1950er- und 1960er-Jahren. Diese fundamentale Veränderung der öffentlichen Einstellung zum Automobil beschrieb der Journalist Hans Dollinger in seinem bekannten Pamphlet von 1970 wie folgt: «Das Auto ist zum Ärgernis geworden. Noch vor wenigen Jahren war es tabu. Niemandem kam es damals in den Sinn, das Auto als «Garant des Wohlstandes» [...] öffentlich zu kritisieren. Das hat sich geändert. [...] Das Auto ist nicht mehr tabu, weil es unsere Umwelt im Laufe der letzten sechs Jahrzehnte nicht nur verändert hat, sondern auch drauf und dran ist, diese Umwelt zu zerstören.»¹⁹

Mit seiner radikalen Kritik an der «Mordwaffe» Auto, dessen Einsatz er nach Carl von Clausewitz als «Fortsetzung des Krieges mit anderen Mitteln» bezeichnete, war Dollinger nicht allein – in seinem Buch fasste er vielmehr eine Vielzahl von kritischen Positionen zum Automobil zusammen.²⁰ Neben zahlreichen Bürgerinitiativen, die wie Pilze aus der Erde schossen,²¹ scheuten sich auch prominente Politiker wie der Münchner Bürgermeister Hans-Jochen Vogel in der Illustrierten «Stern» nicht, das Auto als Zerstörer der Städte zu brandmarken.²² Auf dem Höhepunkt der Wende veröffentlichte ein 1971 in Deutschland eingerichteter Umweltbeirat 1973 einen Sonderbericht über Auto und Umwelt, der eine stärkere Berücksichtigung der externen Kosten des Strassenverkehrs forderte. Grundsätzlich umriss dieser Bericht bereits das gesamte Spektrum der verkehrspolitischen Massnahmen der 1980er-Jahre, mit dem Hauptziel, die Autopendler*innen zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu motivieren.²³ Die kritische Bewertung durch Dollinger und Vogel bezog sich vor allem auf den Verkehr in den Städten, wobei insbesondere Dollinger heftige Anschuldigungen gegen die Stadtplaner*innen erhob, welche die «tödliche Gefahr» zu spät erkannt hätten.²⁴ Die von ihm genannten Gefahren beschränkten sich nicht

auf Autounfälle, sondern thematisierten vor allem die Auswirkungen der Umweltverschmutzung auf die Gesundheit der Menschen. Das erwies sich als gute Strategie, denn der Blick in die Umweltgeschichte zeigt, dass die Verbindung von Umwelt- und Gesundheitsthemen die besten Chancen hatte, die notwendige soziale und politische Akzeptanz in Umweltfragen zu schaffen.²⁵ Aus diesem Grund ist es wohl kein Zufall, dass Walter Blumer, der mit seinem Buch *Motorisierung. Seuche des Jahrhunderts* in der Schweiz einen wichtigen Beitrag zu dieser Debatte geleistet hat, Arzt war.²⁶ Der Erfolg von Blumers beeindruckendem Katalog der vielfältigen gesundheitsschädlichen Folgen des Automobils zeigt, dass der Meinungsumschwung auch in der Schweiz stattgefunden hatte. Im Gegensatz zu Deutschland konnte die öffentliche Besorgnis vom direktdemokratischen System jedoch rascher adaptiert werden: Anfang der 1970er-Jahre wurden in Volksabstimmungen praktisch alle kommunalen Vorlagen für den Ausbau der Strassenverkehrsinfrastruktur abgelehnt.²⁷

Bei den Vorschlägen für konkrete Massnahmen gegen die zunehmende Dominanz des Automobils in den Städten blieb die Vorstellungskraft der Automobilkritiker*innen zunächst gering. Im Wesentlichen waren ihre Forderungen die gleichen, welche in England der bereits Anfang der 1960er-Jahre publizierte Regierungsbericht «Traffic in Towns», besser bekannt als «Buchanan Report», postuliert hatte und die in Deutschland auch dem kurz darauf entstandenen Bericht des Verkehrsbeirats zu entnehmen waren.²⁸ Lediglich die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs wurde gegenüber diesen älteren Initiativen stärker betont, blieb aber immer noch recht vage. Möglicherweise auch etwas selbstkritisch formulierte Dollinger am Schluss seines Buches: «Zur Reform unserer Gesellschaft gehört auch eine neue Verkehrstheorie mit technischen und gesellschaftspolitischen Alternativen. Alle bisherigen Versuche zur Verbesserung der bestehenden Situation müssen deshalb Stückwerk bleiben.»²⁹

Doch die Realität sah zunächst anders aus. Denn bei aller Kritik am Automobil in beiden Ländern darf eines nicht übersehen werden: Es wurden nicht der zunehmende Autoverkehr oder gar der Verkehr selbst infrage gestellt, sondern lediglich die negativen Nebenwirkungen des Autos. Die Vorstellung, dass Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum entkoppelt werden könnten, ist in der Kritik am Automobil in diesen Jahren nirgendwo zu finden.³⁰ Im Gegenteil: Gerade in Deutschland wurde vor allem eine technologieorientierte Vorwärtsstrategie zur Lösung der urbanen Verkehrsprobleme bevorzugt. Ideen für neuartige Verkehrsmittel wie vollautomatische Einschienenbahnen, die in den 1960er-Jahren sporadisch präsentiert worden waren, entstanden Anfang der 1970er-Jahre überall und fanden weit über Fachpublikationen hinaus grosse Beachtung.³¹ Neue Technologien, wie beispielsweise die Magnetschwebetechnik, wurden mit dem Ziel vorgeschlagen, die Vorteile individueller und kollektiver Verkehrsmittel zu kombi-

nieren.³² Bereits Mitte der 1970er-Jahre flaute diese kurzlebige Euphorie jedoch rasch ab. Zum einen zeigte sich, wie weit entfernt von der Realisierung solche Systeme noch waren, zum anderen steuerte die Generation junger Forscher*innen und Verkehrsplaner*innen auf einen viel grundlegenden Kurswechsel zu. Oder in der Terminologie der siegenthalerschen Krisentheorie: Sie verlangte nach einem grundlegenden Lernprozess, weil sie das Vertrauen in die regelkonformen Ansätze verloren hatte.

Die Verkehrswissenschaft entdeckt die Mobilität

Die hier verfolgte zentrale Hypothese geht wie erwähnt davon aus, dass es in der Verkehrswissenschaft als Folge der sozialen Krise um 1970 einen Paradigmenwechsel gab. Immer mehr professionelle Akteur*innen erkannten, dass es galt, die bestehenden Verkehrsprobleme mit neuen theoretischen Konzepten anzugehen, insbesondere eine kritischere Position zum Automobilverkehr zu entwickeln und den paradigmatischen Glauben der Nachkriegszeit an eine totale Automobilität abzulegen. Es lässt sich zeigen, dass diese Akteur*innen tatsächlich, wie in Siegenthalers Theorie beschrieben, einen grundlegenden Lernprozess durchgemacht haben. Die Unterschiede zwischen dem alten und dem neuen Paradigma lassen sich sehr anschaulich an dem Begriffspaar Verkehr und Mobilität aufzeigen: In diesem Vergleich steht der Verkehr für einen Ansatz, der von Verkehrsmitteln und Verkehrsnetzen ausgeht und auf die Befriedigung einer hochaggregiert erfassten und nicht weiter hinterfragten Nachfrage abzielt. Typische Daten dafür sind Fahrzeugkilometer und Personenkilometer.³³ Der seit den 1970er-Jahren in der Verkehrswissenschaft häufiger auftretende Begriff der Mobilität hingegen steht für einen Ansatz, der von möglichst differenziert erhobenen, räumlich relevanten Bedürfnissen des Einzelnen ausgeht. Dabei verlagert sich das Interesse auf wichtige Determinanten des individuellen Mobilitätsverhaltens: Einkommen, Bildungsstand, Lebensphase, Lebensstil und Geschlecht.³⁴ Auch wenn es bis heute keine allgemein akzeptierte Definition von Mobilität gibt, zeigen die bestehenden Ansätze hinreichend deutlich, dass der Fokus der Mobilitätsforschung nicht in erster Linie auf gefahrene Kilometer gerichtet wird, sondern dass das vorrangige Interesse vielmehr der Fähigkeit gilt, bestimmte Ziele in angemessener Zeit zu erreichen (Accessibility).³⁵ Nach diesem Konstrukt, welches im Folgenden als «Mobilitätsparadigma» bezeichnet wird, bestand das Ziel nun darin, die individuellen Spielräume zu vergrößern, und nicht wie bisher, die Anzahl der gefahrenen Kilometer zu erhöhen. Das Motto lautete nun «mehr Mobilität durch weniger Verkehr». Die Raumordnung wurde damit zu einer neuen Schlüsseldisziplin der Verkehrsplanung, denn

durch geschickt geplante räumliche Nähe konnten Mobilitätsbedürfnisse weniger kilometerintensiv befriedigt werden.³⁶ Damit wird auch deutlich, dass dem Mobilitätsparadigma sowohl eine erklärende als auch eine bewertende Dimension innewohnt. Seine Protagonist*innen wollten nicht nur die Wissenschaft, sondern immer auch die Welt verändern.

Die grundsätzlich positive Beurteilung eines Verkehrswachstums wurde jedoch auch durch das Mobilitätsparadigma nicht infrage gestellt, sondern lediglich auf eine neutralere Ebene hinsichtlich der Verkehrsmittel gestellt. Der in diesem Zusammenhang in der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre geprägte Schlüsselbegriff hiess «Koexistenz». Koexistenz kennzeichnet ein Verkehrssystem, in dem die Nutzung von Autos zwar eine akzeptierte Option bleibt, in dem jedoch die übergeordneten Ziele der Raumentwicklung und der Lebensqualität in öffentlichen Räumen Vorrang geniessen.³⁷

Integraler Bestandteil des Mobilitätsparadigmas war die Einbeziehung der Interessen aller Betroffenen, also insbesondere derjenigen, deren Lebensqualität in ihrer städtischen Wohnumgebung durch die negativen Nebenwirkungen des Verkehrs beeinträchtigt wurde.³⁸ Damit verbunden war eine gewisse Renaissance des städtischen Lebens, die auch zur Wiederentdeckung der über die blosser Verkehrsnutzung hinausgehenden Funktionen von Strassenräumen führte. Typischerweise wurde auf den Buchanan-Bericht, der bereits 1963 ähnliche Überlegungen formuliert hatte, und ebenso häufig auf die OECD-Konferenz «Better Towns with Less Traffic» von 1975 verwiesen.³⁹ Insofern weist das Mobilitätsparadigma auch transnationale Züge auf, letztlich blieb es in seiner Formationsphase aber doch vor allem durch die Diskurse im deutschsprachigen Raum und in den Niederlanden geprägt.

Die Vertreter*innen des neuen Paradigmas sahen sich, anders als viele ältere Verkehrsfachleute und Planer*innen, nicht so sehr als Modernisten – ein Begriff, der seit Le Corbusiers «Charta von Athen» viel von seinem ursprünglichen Glanz verloren hatte –, sondern vielmehr im Einklang mit traditionellen Vorstellungen von Urbanität, wie sie vor der Massenmotorisierung entwickelt worden waren. Zum Schlüsselwort wurde wohl deshalb der Begriff Renaissance. Neben der Renaissance des städtischen Lebens plädierten Buchtitel auch für eine «Renaissance des städtischen Strassenraums» und eine «Renaissance der Strassenbahn».⁴⁰ Ende der 1980er-Jahre kam es zudem zur Wiederentdeckung des sogenannten Langsamverkehrs, des Gehens und Radfahrens.⁴¹ In diesem Zusammenhang wurde oft auch von «Reparaturen» der Schäden einer zu starken automobilorientierten Entwicklung gesprochen.⁴²

Als erstes wichtiges Ergebnis ihrer Forschungsprojekte trugen die Vertreter*innen des neuen Paradigmas die «Legende der Automobilgesellschaft» (Rudolf Menke) zu Grabe. Umfragen hatten ergeben, dass nur ein Viertel der Bevölke-

rung regelmässig Zugang zu einem Auto hatte und dass daher von einer Vollmotorisierung der Bundesrepublik Deutschland keine Rede sein konnte. Nachdem sich die Verkehrsplaner – noch handelte es sich fast nur um Männer – in den 1960er-Jahren fast ausschliesslich mit dem motorisierten Verkehr beschäftigt hatten, zeigte sich nun, dass 1970 fast die Hälfte der Pendelnden zu Fuss oder mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zur Schule ging. Ebenfalls infrage gestellt wurde die Bedeutung von Parkplätzen für den Einzelhandel in den Innenstädten, da die motorisierten Anreisenden nur etwa ein Drittel der Käuferschaft in Städten und Gemeinden jeder Grösse ausmachten. Insbesondere Frauen und Kinder nutzten häufig andere Verkehrsmittel. Vor diesem Hintergrund stellten die Verfechter*innen des neuen Paradigmas fest, dass Nichtfahrer*innen im Stadtverkehr massiv benachteiligt waren. Sie forderten eine radikale Überprüfung der Investitionspolitik und die Förderung von Fussgänger-, Fahrrad- und öffentlichem Nahverkehr explizit auf Kosten des Autos, zumal zu beobachten war, «dass nur die geringere Zahl von Strassenbauprojekten von den Bürgern (nicht: den Wirtschaftsverbänden) mehr oder minder ausdrücklich gewünscht wird, dass aber gegen eine Vielzahl, vermutlich sogar die Mehrzahl der Projekte mit guten Begründungen Sturm gelaufen wird».⁴³

Als zweites Ergebnis der Mobilitätsforschung zeigten Studien zur Wahrnehmung des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland und später auch in der Schweiz, dass erstens Planer*innen und Politiker*innen die positive Einstellung der Bevölkerung zu Bussen und Bahnen deutlich unterschätzt hatten und dass sich zweitens breite Bevölkerungsschichten aufgrund von Informationslücken von einer falschen, weil übermässig negativen Sicht auf das lokale Angebot des öffentlichen Verkehrs leiten liessen. Bei Befragungen zeigte sich eine systematische Überschätzung der Reisezeiten und der Fahrpreise. Dadurch konnte der öffentliche Verkehr sein Potenzial bei weitem nicht ausschöpfen. Ziel der sogenannten Public-Awareness-Kampagnen war es daher, Vorurteile abzubauen und positive Grundeinstellungen gegenüber dem öffentlichen Verkehr sowohl bei den zuständigen Behörden als auch in der Öffentlichkeit zu schaffen. Darüber hinaus wurden verbesserte Nutzerinformationen für die verschiedenen Formen des öffentlichen Verkehrs bereitgestellt. Der Erfolg dieser «weichen» Politikmassnahmen war enorm, und deren Kosten-Nutzen-Verhältnis um ein Vielfaches besser als bei Infrastrukturmassnahmen.⁴⁴

Paradigmenwechsel beeinflussen natürlich auch Akteur*innenkonstellationen und Institutionen. Auch beim Mobilitätsparadigma gerieten die etablierten Disziplinen durcheinander. So war Eckhard Kutter, der 1972 mit seiner Dissertation über die demografischen Determinanten des städtischen Personenverkehrs einen wegweisenden Beitrag leistete, Bauingenieur mit Schwerpunkt Strassenbau und Städtebau.⁴⁵ Rudolf Menke, ein weiterer Pionier, hatte Wirtschaftswis-

senschaften studiert. Werner Brög, der auf dem Gebiet der Methoden der Sozialforschung bahnbrechend tätig war, hat einen Abschluss in Geografie, ebenso wie Heiner und Rolf Monheim, die durch ihre Standardwerke zum Thema Stadtverkehr bekannt wurden.⁴⁶ Auf der anderen Seite standen die Verkehrsplaner*innen und Verkehrsökonom*innen, die dem alten Paradigma verpflichtet waren. Eine 1975 durchgeführte Umfrage unter 74 in der Stadtverwaltung beschäftigten Expert*innen ergab, dass die Trennlinie zwischen Stadtplanung (neues Paradigma) und Verkehrsplanung und Wirtschaftsabteilung (altes Paradigma) lag.⁴⁷

Es stellt sich nun die Frage, wie genau sich das neue Mobilitätsparadigma gegen ältere Vorstellungen durchgesetzt hat. Vor allem in Deutschland finden wir ein Muster, das viele Paradigmenwechsel charakterisiert: Der Wechsel ging von einer Generation junger Expert*innen aus, die an den Universitäten zur Zeit der 68er-Bewegung studiert hatten und die Leistungen der Konsumgesellschaft entsprechend kritisch beurteilten. Im Hinblick auf den städtischen Verkehr thematisierte ihre Kritik vor allem die zunehmende Dominanz des Automobils, welche sie in oft enger Zusammenarbeit mit lokalen Bürgerinitiativen zu verringern versuchten. In teilweise heftiger Polemik wurde älteren Planern gerade von nun in diesen Berufsfeldern etwas häufiger anzutreffenden Frauen vorgeworfen, ein Windschutzscheibenbild der Welt zu haben, wodurch die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse der Frauen zu wenig berücksichtigt würden. Dadurch hielt erstmals auch eine feministische Perspektive in den Diskurs Einzug.⁴⁸

Die Entwicklung in der Schweiz verlief grundsätzlich ähnlich. Das 1961 an der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH Zürich) gegründete Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung (ORL) spielte dabei eine entscheidende Rolle und sozialisierte eine ganze Generation von Verkehrs- und Raumplaner*innen im Zeichen des Mobilitätsparadigmas.⁴⁹ Am ORL ausgebildete Personen spielten auch eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Gesamtverkehrskonzeption der 1970er-Jahre, einer zentralen Grundlage für die schweizerische Verkehrspolitik der kommenden Jahrzehnte.⁵⁰ Aber auch private Unternehmen, insbesondere Metron (gegründet 1965) und Infras (gegründet 1976), nahmen eine Vorreiterrolle ein.⁵¹ In Deutschland entstanden ebenfalls neue Institutionen als Farbtupfer in einer nach wie vor stark von der Autolobby geprägten Landschaft; so beispielsweise das 1973 in Berlin gegründete Deutsche Institut für Urbanistik (DIFU) und das von Werner Brög in München etablierte private Unternehmen Socialdata.

Die Bedeutung des Mobilitätsparadigmas

Das Mobilitätsparadigma setzte sich mit dem Aufstieg der neuen Generation von Verkehrsplaner*innen in den 1970er- und 1980er-Jahren langsam durch und wurde unter dem Begriff der «integrierten Verkehrsplanung» in Expertenkreisen mehrheitsfähig.⁵² Die Reaktion von neun, meist älteren und ausschliesslich männlichen deutschen Verkehrsprofessoren auf eine 1986 vom Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau herausgegebene Broschüre zur integrierten Verkehrsplanung, «Stadtverkehr im Wandel»,⁵³ liest sich dagegen als Verteidigungsschrift eines mittlerweile innerhalb der Professionen überholten Paradigmas.⁵⁴ Die Verkehrsingenieure kämpften vor allem gegen die Priorität, die die Broschüre den allgemeinen städtebaulichen Überlegungen gegenüber verkehrsplanerischen Belangen einräumte. Der polemische Protest der Gruppe, obwohl prominent positioniert, stiess in Expert*innenkreisen auf wenig Resonanz. Spätestens seit den 1980er-Jahren hatte sich das Mobilitätsparadigma unter professionellen Akteur*innen in Deutschland und der Schweiz durchgesetzt. Damit verbunden waren Verkehrsplanungsstrategien, die im Gegensatz zu den 1950er- und 1960er-Jahren nicht in erster Linie das Automobil, sondern andere Verkehrsmittel, den sogenannten Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Rad- und Fussverkehr), zu priorisieren versuchten. Dies zeigte sich zum einen an den nach vielen Jahrzehnten erstmals wieder stark steigenden Investitionen in die Bahn. In Deutschland zum Beispiel wurden diverse Neubaustrecken für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr gebaut, und in der Schweiz gab es zwei neue Eisenbahnalpentransversalen mit ihren riesigen Tunneln, aber auch zahlreiche weitere Infrastrukturverbesserungen im nationalen Personenverkehr wie die Bahn 2000 oder die S-Bahn Zürich.⁵⁵ Zweitens wurden im Namen des Mobilitätsparadigmas in vielen Städten städtische Verkehrsmassnahmen umgesetzt, die der Lebensqualität der Stadtbewohner*innen eine grössere Bedeutung beimessen als den Interessen der Autofahrer*innen.⁵⁶ Drittens wurde mit dem neuen Blick auf Verkehrsfragen, welcher die Sozialwissenschaften stärker einbezieht, ein vertieftes wissenschaftliches Verständnis der Prozesse im Verkehr erreicht.⁵⁷ Das Mobilitätsparadigma hat zweifellos die Verkehrsplanung stark verändert. Seine Postulate werden bis heute zumindest in Expert*innenkreisen kaum grundsätzlich hinterfragt.

Trotz des Mobilitätsparadigmas ist die dominierende Stellung des Automobils im Verkehrssystem seit den 1970er-Jahren offensichtlich ungebrochen.⁵⁸ Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig. Erstens konnte die Raumordnung, die nach dem Mobilitätsparadigma eine zentrale Rolle spielen soll, in Deutschland und in der Schweiz eine immer noch stark automobilorientierte Wohnbau-tätigkeit nicht verhindern.⁵⁹ Die Vorbehalte gegen eine weitergehende staatli-

che Regulierung des Immobilienmarktes waren zu stark und der Einfluss der Automobilindustrie und der Baulobby zu gross. Zweitens führte der wachsende Wohlstand in beiden Ländern zu einer weiteren Zunahme der Motorisierung mit oft mehreren Autos im selben Haushalt. Drittens weist der unzureichende Erfolg des Mobilitätsparadigmas auch auf mögliche konzeptionelle Schwächen des wissenschaftlichen Konstrukts hin, welche in seinen normativen Prämissen zu suchen wären. Denn das Ziel blieb letztlich auch im Mobilitätsparadigma die Optimierung des Verkehrssystems durch die Verbesserung der Mobilitätsmöglichkeiten für alle. Dieses Ziel sollte primär durch Effizienzsteigerung erreicht werden und weniger durch Suffizienzstrategien. Verkehrsverlagerung hiess das zentrale Postulat und nicht etwa Verkehrsreduktion. In der Praxis führte dies zu einer Förderung sowohl des von der Wirtschaft favorisierten Privatautos als auch der anderen, von den Verkehrsplaner*innen bevorzugten Verkehrsmittel. Eine solche Doppelförderung musste früher oder später an Grenzen stossen; sei es aufgrund der Flächenverfügbarkeit oder sei es als Folge knapper werdender finanzieller Ressourcen.⁶⁰ Wichtige Fragen stellten letztlich auch die Protagonist*innen des Mobilitätsparadigmas nicht mit der notwendigen Konsequenz: Wie viel Mobilität und wie viel Verkehr wollen wir? Ist ein Zugewinn an Mobilität immer wünschbar, oder gibt es auch ein genügendes Mass an Mobilität, eine auskömmliche Mobilität? Solche Fragen hätten in ihrer Subversivität den Rahmen des Mobilitätsparadigmas sprengen können. Möglicherweise werden die in den letzten Jahren nun erfolgreicher Bestrebungen zu einer räumlichen Verdichtung, verknüpft mit den klimapolitischen Herausforderungen und den Angeboten der Digitalisierung, eine grundsätzliche Auseinandersetzung mit der Mobilität ermöglichen. Verbunden wäre damit möglicherweise eine Ablösung des Mobilitätsparadigmas durch eine neue, wie auch immer geartete paradigmatische Vision.

Anmerkungen

- 1 Thomas Faist, «The Mobility Turn: A New Paradigm for the Social Sciences?», *Ethnic and Racial Studies* 36 (2013), 1637–1646; Tim Cresswell, «Mobilities I: Catching up», *Progress in Human Geography* 35 (2011), 550–558.
- 2 Mimi Sheller, John Urry, «The New Mobilities Paradigm», *Environment and Planning A* 38/2 (2006), 207–226.
- 3 Oliver Schwedes et al., «Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung» (IVP-Discussion Paper 2018-1), Berlin 2018, 5, www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP1-2_Schwedes_et_al.pdf (4. 9. 2019); Christian Holz-Rau, «Raum, Mobilität und Erreichbarkeit – (Infra-)Strukturen umgestalten?», *Informationen zur Raumentwicklung* 14 (2009), 797–804. Zur sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung vgl. zum Beispiel Margaret Grieco, John Urry (Hg.), *Mobilities. New Perspectives on Transport and Society*, London 2016.
- 4 Ueli Haefeli, «Wörter statt Autos zählen? Potenziale von «Culturomics» in der Verkehrs- und

- Mobilitätsgeschichte», *Schweizerisches Jahrbuch für Wirtschafts- und Sozialgeschichte* 3 (2019), 93–108.
- 5 Gijs Mom, Colin Divall, Peter Lyth, «Towards a Paradigm Shift? A Decade of Transport and Mobility History», in Gijs Mom, Gordon Pirie, Laurent Tissot (Hg.), *Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Neuchâtel 2009, 13–40.
 - 6 Selbstverständlich hat der Begriff Mobilität in sozialwissenschaftlichen Analysen zum gesellschaftlichen Aufstieg und Fall von Individuen und Gruppen eine sehr viel längere Geschichte. Darauf geht dieser Beitrag nicht weiter ein.
 - 7 Zum Begriff des Paradigmas immer noch grundlegend Thomas S. Kuhn, *The Structure of Scientific Revolutions*, Chicago 1962.
 - 8 Manfred Görtemaker, *Geschichte der Bundesrepublik Deutschland. Von der Gründung bis zur Gegenwart*, München 1999, 482–491; Peter Gilg, Peter Hablützel, «Beschleunigter Wandel und neue Krisen», in Beatrix Mesmer (Hg.), *Geschichte der Schweiz und der Schweizer*, Bd. 3, Basel 1983, 191–313, hier 256.
 - 9 Werner Abelshäuser, *Deutsche Wirtschaftsgeschichte seit 1945*, München 2004, 288–297; Peter Gilg, Peter Hablützel 1983 (wie Anm. 8), 204.
 - 10 Burkart Lutz, *Der kurze Traum immerwährender Prosperität. Eine Neuinterpretation der industriell-kapitalistischen Entwicklung im Europa des 20. Jahrhunderts*, Frankfurt am Main 1984.
 - 11 Hansjörg Siegenthaler, «Entscheidungshorizonte im sozialen Wandel», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 33 (1983), 414–431; siehe auch Hansjörg Siegenthaler, *Regelvertrauen, Prosperität und Krisen. Die Ungleichmässigkeiten wirtschaftlicher und sozialer Entwicklung als Ergebnis individuellen Handelns und sozialen Lernens* (Die Einheit der Gesellschaftswissenschaften 81), Tübingen 1993.
 - 12 Siegenthaler 1983 (wie Anm. 11), 420.
 - 13 Hansjörg Siegenthaler, «Soziale Bewegungen und gesellschaftliches Lernen im Industriezeitalter», in Martin Dahinden (Hg.), *Neue soziale Bewegungen – gesellschaftliche Wirkungen*, Verlag der Fachvereine Zürich 1987, 251–264, hier 253.
 - 14 Ueli Haefeli, *Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950–1990* (Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung 8), Stuttgart 2008, hier 89.
 - 15 Rachel L. Carson, *Silent Spring*, Boston 1962.
 - 16 Joachim Radkau, *Natur und Macht. Eine Weltgeschichte der Umwelt*, München 2000, 312.
 - 17 Radkau (wie Anm. 16), 312; Dietmar Klenke, «Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Umwelt. Von der Motorisierungseuphorie zur ökologischen Katerstimmung», in Werner Abelshäuser (Hg.), *Umweltgeschichte. Umweltverträgliches Wirtschaften in historischer Perspektive* (Geschichte und Gesellschaft, Sonderheft 15), 1994, 163–198; Charlene Spretnak, *Die Grünen*, München 1985; Görtemaker (wie Anm. 8), 571 ff.
 - 18 Ueli Haefeli, «Der lange Weg zum Umweltschutzgesetz. Die Antwort des politischen Systems auf das neue gesellschaftliche Leitbild «Umweltschutz»», in Allgemeine Geschichtsforschende Gesellschaft Schweiz AGGS (Hg.), *Dynamisierung und Umbau. Die Schweiz in den 60er und 70er Jahren*, Zürich 1998, 241–249. Christof Dejung, «Der unterschiedliche Stellenwert von Umweltproblemen in der deutschen und in der französischen Schweiz», in Allgemeine Geschichtsforschende Gesellschaft Schweiz (AGGS) (Hg.), *Dynamisierung und Umbau. Die Schweiz in den 60er und 70er Jahren*, Zürich 1998, 251–264; Jürg Wanzek, *Komplexe Natur – Komplexe Welt. Zum Aufkommen des modernen Umweltbewusstseins in der Schweiz in den Jahren 1968–1972*, Manuskript, Historisches Seminar der Universität Zürich 1996.
 - 19 Hans Dollinger, *Die totale Autogesellschaft*, München 1972, 13.
 - 20 Dollinger (wie Anm. 19), 20, 28.
 - 21 Bundesministerium für Verkehr (Hg.), *50 Jahre Strassenwesen in der Bundesrepublik Deutschland 1949–1999. Ein Rückblick*, Bonn 2000, 88.
 - 22 Hans-Jochen Vogel, *Die Amtskette. Meine 12 Münchner Jahre. Ein Erlebnisbericht*, München 1972.

- 23 Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, *Sondergutachten Auto und Umwelt*, Bundesminister des Innern (Hg.), Bonn 1973.
- 24 Dollinger (wie Anm. 19), 27.
- 25 Radkau (wie Anm. 16), 299.
- 26 Walter Blumer, *Motorisierung. Seuche des Jahrhunderts*, Erlenbach-Zürich 1973.
- 27 Haefeli (wie Anm. 14), 105 f.
- 28 Collin Buchanan, «Traffic in Towns», London 1963. *Bericht der Sachverständigenkommission über eine Untersuchung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden*, Bundestagsdrucksache IV/2661, Bonn 1964.
- 29 Dollinger (wie Anm. 19), 254.
- 30 Zur Frage der Entkoppelung Andreas Pastowski, «Decoupling Economic Development and Freight for Reducing its Negative Impacts», *Wuppertal Paper 79* (1997), Wuppertal Institut für Klima, Energie und Umwelt GmbH Wuppertal.
- 31 Zwei Beispiele: «Schwebe-Taxis für Hagen?», *ADAC Motorwelt* 5 (1973), 28–30; «Strassenverkehr auf dem Weg ins Jahr 2000», *Automobilrevue* 69, Heft 33 (1974), 1.
- 32 Barbara Schmucki, *Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich*, Frankfurt am Main 2001, 162 f.
- 33 Vergleiche dagegen für den traditionellen Ansatz: Guido Holdschuer, «Generalverkehrspläne gestern und heute – Sinneswandel der Verkehrsplaner?», *Stadtbauwelt* 13 (1977), 366–371.
- 34 Heinz Hautzinger, Peter Kessel, «Das individuelle Verkehrsverhalten in Abhängigkeit von Rollenfaktoren und Lebensphase. Eine multivariate Analyse», *Zeitschrift für Verkehrswesen* 50 (1979), 173–233.
- 35 Helmut Holzapfel, «Fliegen, Schweben, Superbahn», Heft 12, *Stadtbauwelt* 26 (1989), 546–549.
- 36 Rolf Monheim, «Koexistenz als Verkehrssystem. Modell einer Fussgängerstadt dargestellt am Beispiel Bonn», in Paulhans Peters (Hg.), *Fussgängerstadt. Fussgängergerechte Stadtplanung und Stadtgestaltung*, München 1977, 112–123, hier 113.
- 37 Monheim (wie Anm. 36), 113.
- 38 Haefeli (wie Anm. 14), 111–114.
- 39 Heiner Monheim, «Verkehrsberuhigung – Beginn einer Trendwende der Stadt- und Verkehrsplanung», in Paulhans Peters (Hg.), *Fussgängerstadt. Fussgängergerechte Stadtplanung und Stadtgestaltung*, München 1977, 53–61, hier 56.
- 40 Peter Hotz, Klaus Zweibrücken, Hannes Dubach, «Renaissance des städtischen Hauptstrassenraumes. Ansätze zur städtebaulichen Integration des Verkehrs», *Nationales Forschungsprogramm NFP 25 Stadt und Verkehr*, Bericht 59 (1994), Zürich; Reinhart Köstlin, Hellmut Wollmann (Hg.), «Renaissance der Strassenbahn», *Stadtforschung aktuell* 12, Basel 1987.
- 41 Ulrich Seewer, «Fussgängerbereiche im Trend? Strategien zur Einführung grossflächiger Fussgängerbereiche in der Schweiz und in Deutschland im Vergleich in den Innenstädten von Zürich, Bern, Aachen und Nürnberg», *Geographica Bernensia* G 65 (2000).
- 42 Fritz Kobi, «Angebotsorientierte Verkehrsplanung. Das «Berner Modell»», *Strasse und Verkehr* 82 (1996), 162–166.
- 43 Rudolf Menke, «Verkehrsplanung – für wen? Der Vertrauensschwund in die Verkehrsplaner als Signal für eine notwendige Umorientierung», *Stadtbauwelt* 13 (1977), 361–365.
- 44 Sozialforschung Brög, *Verkehrsmittelwahl im Berufs- und Ausbildungsverkehr*, im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, München 1975; Werner Brög, «Die subjektive Wahrnehmung des ÖPNV Angebotes», in Reinhart Köstlin, Hellmut Wollmann (Hg.), *Renaissance der Strassenbahn*, Basel, 1987, 88–107.
- 45 Eckhard Kutter, *Demographische Determinanten städtischen Personenverkehrs* (Veröffentlichungen des Instituts für Stadtbauwesen, Technische Universität Braunschweig 9), 1972.
- 46 Monheim (wie Anm. 36), 53–61.
- 47 Rolf Monheim, «Von der Fussgängerstrasse zur Fussgängerstadt. Grundlagen, Ziele und Konzeptionen einer dynamischen Stadtentwicklung», in Paulhans Peters (Hg.), *Fussgängerstadt. Fussgängergerechte Stadtplanung und Stadtgestaltung*, München 1977, 11–34, hier 15 ff.

- 48 Rolf Monheim, «Verkehrswissenschaft und Stadtplanung im Spannungsfeld von Trends und Zielen», *Der Städtetag* 11 (1979), 691–696, hier 692; Heiner Monheim, Rita Monheim-Dandorfer, «Strassen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft», Hamburg 1990, 72, 109. Für den feministischen Ansatz Christine Bauhardt, «Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Eine Analyse aus feministischer Sicht», *Stadtforschung aktuell* 54, Basel 1995.
- 49 Mario Keller, «Verkehr und Umwelt. Prioritätenordnung ändern», *Plan* 35, 1978, 22–24; Jürg Dietiker, «Was ist menschengerechter Strassenbau?», *Plan* 35, 1978, 8f.
- 50 Ueli Haefeli, «Der grosse Plan und seine helvetische Realisierung. Die Gesamtverkehrskonzeption 1972–1977 und ihre Wirkung auf die schweizerische Verkehrspolitik», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 56 (2006), 86–95. Vgl. auch den Beitrag von Stefan Sandmeier in diesem Band.
- 51 Haefeli (wie Anm. 14), 124.
- 52 Hartmut Topp, «Wege zur Stadtverträglichkeit des Verkehrs», *Verkehr und Technik* 40 (1987), 47–53; Hartmut Topp, «Erreichbarkeit als Voraussetzung lebendiger Stadtzentren – Grundzüge einer integrierten Verkehrsplanung», *Internationales Archiv für Verkehrswesen* 41 (1989), 332–338; Eckhard Kutter, «Warum eine Abkehr von der sektoralen Verkehrsbetrachtung?», *Verkehr und Technik* 39 (1986), 443–452.
- 53 *Stadtverkehr im Wandel*. Der Bundesminister für Raumordnung (Hg.). Bauwesen und Städtebau, Bonn 1986.
- 54 Stadtplanung und Verkehrsplanung – Verkehrsberuhigung auch für Hauptverkehrsstrassen? Ein Diskussionsbeitrag einer Gruppe von Hochschulprofessoren der Stadt- und Verkehrsplanung. *Internationales Archiv für Verkehrswesen*, 1988, 156.
- 55 Dietmar Klenke, *Freier Stau für freie Bürger. Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik 1949–1994*, Darmstadt 1995; Oliver Washington, *Entwicklungen in der schweizerischen Verkehrspolitik seit den 70er Jahren. Von der Autobeachtung zur Nachhaltigkeit*, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Abteilung Verkehrskoordination, GVF-Bericht, 3/2000, Bern 2000.
- 56 Barbara Schmucki, *Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich*, Frankfurt am Main 2001; Ueli Haefeli, «Public Transport in Bielefeld (Germany) and Bern (Switzerland) since 1950. A comparative analysis of efficiency, effectiveness and political background», *European Journal for Transport and Infrastructure* 5 (2005), 193–214.
- 57 Beispielsweise Heinz Hautzinger, Manfred Pfeiffer, «Gesetzmässigkeiten des Mobilitätsverhaltens. Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre», *Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen, Mensch und Sicherheit*, Heft M 57, Bergisch-Gladbach 1996.
- 58 Für Deutschland *Verkehr in Zahlen* (diverse Jahrgänge); für die Schweiz Bundesamt für Statistik (diverse Jahrgänge), *Schweizerische Verkehrsstatistik*, Neuchâtel.
- 59 Für Deutschland Josef Umlauf, *Zur Entwicklungsgeschichte der Landesplanung und Raumordnung* (Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Abhandlungen 90), Hannover 1986. Zur geschichtlichen Entwicklung der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung in der Bundesrepublik Deutschland Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.), *Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Forschungs- und Sitzungsberichte*, Bd. 182, Hannover 1991; für die Schweiz Peter Gilg, Peter Hablützel, «Beschleunigter Wandel und neue Krisen», in Beatrix Mesmer (Hg.), *Geschichte der Schweiz und der Schweizer*, Bd. 3, Basel, Frankfurt am Main 1983, 191–313, hier 216. Wolf Linder, Beat Hotz, Hans Werder, *Planung in der schweizerischen Demokratie. Ein Forschungsprojekt des Instituts für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH Zürich*, Bern 1979.
- 60 Zum Begriff «Doppelförderung» Hartmut Topp, «Chancen und Grenzen kommunaler Steuerung der Verkehrsentwicklung», in *Handbuch der Verkehrsplanung* 4. Ergänzungslieferung, Bd. 2 (3.1.3.1), Bonn 1993, 3.

Résumé

La découverte de la mobilité dans les sciences des transports. Le discours des spécialistes en Allemagne et en Suisse après 1970

Cet article étudie les racines du *mobility turn* dans les sciences et la planification des transports. Pour le monde germanophone, ces racines remonteraient aux débats des experts des années 1970, débats que l'auteur resitue dans le contexte du tournant écologique et de la déstabilisation sociopolitique de l'époque. Ces discours accordent une place prépondérante à la «découverte» du concept de mobilité au sens d'une approche fondée sur des besoins individuels spatialement pertinents, identifiés d'une manière aussi différenciée que possible, plutôt que sur les traditionnels flux de trafic fortement agrégés. La planification des transports s'est alors mise à se focaliser sur les facteurs déterminants des comportements individuels en matière de mobilité: revenu, niveau d'éducation, classes d'âge, style de vie et genre. Cet article postule donc un changement de paradigme correspondant dans les sciences et la planification des transports, dont les effets sont encore perceptibles aujourd'hui.

(Traduction: Sabine Citron)

Du caractère mobile du concept de mobilité¹

Laurent Tissot

Le concept de mobilité n'a dans les sciences humaines et sociales qu'une carrière bien récente. Si l'on en croit les résultats fournis par l'application Ngram Viewer de Google – qui a le mérite de reposer sur un immense échantillon de textes – il prend son essor en français, en anglais et en allemand, dans l'après Seconde Guerre mondiale, soit dans un contexte de reconstruction économique et sociale et de diffusion massive de l'automobile qui vient modifier en profondeur les conditions de la mobilité individuelle et collective et poser par là même de nouveaux problèmes aux pouvoirs publics. L'essor est plus récent encore pour le pluriel mobilités / *mobilities*, dont les occurrences se multiplient à partir des années 1980 dans le sillage de l'expansion des sciences managériales, de la gestion des ressources humaines et des nouvelles politiques européennes à destination des étudiants (le programme de mobilité «Erasmus» est adopté en 1987).

Cet essor ne doit pourtant pas masquer la complexité et la diversité du champ lexical et conceptuel de la mobilité, qui traduit en partie la pluralité des pratiques et des approches dont elle est l'objet. Parler de mobilité implique de prêter une attention soutenue à ces différents sens et nuances, sauf à passer sous silence les enjeux théoriques et pratiques qu'ils recouvrent. Car cette richesse lexicale n'exprime pas seulement la diversité des actes et des acteurs, l'écart qui sépare le voyageur volontaire du déplacé de force, le banlieusard qui *commute* de l'immigré; elle reflète aussi les enjeux spécifiques perceptibles dans les différents champs disciplinaires qui, chacun à leur façon, sont confrontés à la difficulté de définir la mobilité. Une exigence de clarification s'impose au risque de tomber dans ce qu'Emmanuelle Bonerandi appelle «une polysémie abusive», d'autant plus qu'elle doit prendre en compte l'usage considérable qui est proposé par les chercheurs de la mobilité, laquelle «fait sûrement partie de ces notions les plus partagées au sein des sciences sociales».²

Les chercheurs s'accordent-ils sur le sens de ce partage? Rien n'est moins sûr. Si les études ont été nombreuses à proposer des définitions et à rechercher les meilleures façons de disposer d'assises théoriques et conceptuelles homogènes les plus solides possibles, cette fabrique de concepts s'est opérée dans des espaces disciplinaires bien délimités, et a produit un véritable tourbillon théorique.

D'un point de vue historien, nous serions tentés de défendre l'idée que le concept qui tend à exprimer le caractère «mobile» des sociétés se définit, jusqu'à récemment, par son... immobilité, ou plus exactement, par sa fixation à l'intérieur de chaque discipline: les chercheurs manipulant le concept de «mobilité» semblent, en effet, pour la plupart, faire preuve d'une grande sédentarité institutionnelle, contribuant à cantonner leur outil d'analyse au cadre de leur corporation intellectuelle. Si les réflexions ont conduit les chercheurs à affiner, tant du point de vue théorique que méthodologique, les contours de la mobilité, l'étanchéité des frontières a pesé lourdement, peut-être plus lourdement qu'ailleurs, dans leurs tentatives de croisement, que ce soit consciemment ou inconsciemment. Sans chercher en aucune façon des responsabilités dans ces impasses, il se dégage l'impression que les modalités de construction s'ordonnent parallèlement à leur origine disciplinaire. Cela ne conduit pas toutefois à nier des contacts ou des espaces de rencontres dans lesquels un décloisonnement s'est opéré et a permis des lectures nouvelles et des interprétations originales de part et d'autre.

L'incidence de ces contacts n'est pas toujours aisée à établir, ni leur ampleur ou leur durée. C'est dire qu'une histoire des marqueurs disciplinaires ne peut être évitée sans pour autant fixer ceux-ci dans un cadre rigide. Dans un ouvrage qui fait maintenant date dans la littérature, Tim Cresswell fait remonter à 1996 l'émergence de la mobilité comme «*an important cross-disciplinary research agenda referred to as the mobility turn and the new mobilities paradigm*».³

En ouvrant la voie à une interdisciplinarité assumée, ce tournant se prolonge dans les années qui suivent dans le sens d'une profonde réévaluation du concept. À l'aube des années 2000, un consensus semble se dessiner, sur lequel nous aurons l'occasion de revenir, établissant la capacité de la mobilité, non seulement à croiser les approches disciplinaires mais aussi à se positionner en haut de l'échelle conceptuelle et à réunir dans son objet et dans sa fonction une multitude de réalités à la fois humaines, matérielles, immatérielles, locales, globales, etc. L'éditorial du premier numéro présentant la revue *Mobilities* paru en 2006 assigne au concept de mobilité une fonction très inclusive, embrassant un large spectre de tout ce qui est mobile dans les sociétés, aux niveaux collectif ou individuel.⁴

Ces postulats se rejoignent sur l'idée que, pour éviter tout amalgame, la mobilité servirait en quelque sorte de parapluie à un ensemble de termes spécifiques qui resteraient encore à éclaircir sous l'angle de leur définition. S'ils convergent dans «ce besoin d'une recherche intégrée»⁵ mais réunie sous la même enseigne, ils ont entraîné, dans leur sillage, une vague d'historiens et de philosophes qui prêtent à la mobilité le même caractère rassembleur à partir duquel une exploration plus fine des agents et des moteurs de ces phénomènes est possible. En

d'autres termes, la mobilité a, dans cette interrogation disciplinaire, dépassé ses ancrages initiaux pour aboutir, dans le contexte actuel, à un évident enrichissement et, peut-être, à un consensus tant espéré.

À cet égard, la prise en compte de nébuleuses est mieux à même de décrire les processus à l'œuvre et les interactions possibles avec d'autres configurations de ce type. Trois nébuleuses nous semblent perceptibles dans la moyenne durée. Une première est discernable dans ce qui a été appelé la sociologie de la mobilité liée à l'émergence, dans les années 1920, d'une sociologie urbaine dont les relations avec la géographie sont étroites. Une deuxième nébuleuse peut être associée à la tardive prise de conscience, dans le domaine de l'histoire, de la réalité mobile des sociétés. Une troisième nébuleuse peut s'identifier dans les réflexions philosophiques et sociologiques sur les relations entre temps et espace. Ces trois nébuleuses de réflexion, qui s'ébauchent plus ou moins parallèlement, convergent aujourd'hui vers l'admission d'une thèse de la mobilité généralisée qui, sans gommer les vives polémiques qu'elle suscite, trouve l'assentiment d'un ensemble de chercheurs d'origines diverses mais désireux d'en saisir ou d'en contester les fondements et les configurations. Précisons que notre texte n'a aucune ambition d'établir un compte rendu exhaustif du point de vue historiographique et bibliographique. Des références manquent, des problématiques sont éludées, des controverses aussi. Nous sommes conscient de ces lacunes. Nous voulons simplement souligner des tendances générales qui mériteraient d'être prolongées et affinées.

Sociologie et géographie de la mobilité urbaine

Dans leur tentative sociohistorique de dégager les grandes étapes de la recherche sociologique sur la mobilité urbaine, Caroline Gallez et Vincent Kaufmann prennent comme point de départ les travaux pionniers de Pitirim Sorokin et de l'École de Chicago, notamment liée aux recherches de Robert E. Park et Ernest Burgess.⁶ De la prise en considération de la mobilité tant horizontale que verticale pour le premier à la vision d'une mobilité génératrice de désorganisation sociale pour la seconde, la nécessité d'inscrire la mobilité en termes d'analyse des déplacements des individus au sein de l'espace social et en termes de migrations s'est d'abord fait ressentir. Cette insistance sur les dimensions sociales de la mobilité porte en germe l'idée que le mouvement n'est pas simplement synonyme d'un déplacement physique dans l'espace. Cette idée va marquer durablement les recherches. Elle devient à ce point centrale qu'elle en arrive à reléguer à l'arrière-plan la dimension spatiale qui ne constitue ni un facteur explicatif ni l'objet principal d'analyse.

Mais cette attention focalisée sur la dimension sociale n'évacue pas les préoccupations strictement techniques qui, avec la croissance automobile, animent les communautés d'ingénieurs au même moment. L'espace à proprement parler n'est pas réductible à une statique toile de fond au-devant de laquelle les acteurs se meuvent sous le coup de contraintes ou d'attentes. Aux États-Unis, l'émergence d'une «science du trafic» établit une claire distinction entre les priorités, notamment les questions liées à l'économie, la technique et l'ingénierie. Une meilleure connaissance de la politique de l'offre est en mesure de réguler les flux et de faciliter les déplacements. Car si la voiture individuelle rend la mobilité plus aisée, elle fait exploser en même temps la capacité des infrastructures à la canaliser convenablement: c'est là, sans doute, que se comprend la fortune nouvelle du terme mobilité dans l'après-guerre, qui permet de saisir des phénomènes économiques, politiques et sociaux inédits et complexes étroitement liés à l'irruption de l'usage de masse de l'automobile. Dans cette perspective, le lien entre l'automobilité, la construction d'infrastructures, le logement, le travail et le mode de vie a notamment été abordé, y compris en ce qui concerne les dimensions de genre et de «race».⁷

Faire de la crise pétrolière du milieu des années 1970 et des difficultés conjoncturelles des années suivantes une rupture n'a, à cet égard, rien de surprenant. Dès lors que l'offre est littéralement en panne de combustible, la prise en compte de la demande devient une évidence: l'intérêt porté aux choix individuels des modes de transport vient occuper le devant de la scène scientifique parce que cette approche est mieux à même de les articuler avec une offre défaillante. La renaissance du rail, notamment en Europe, établit la mobilité comme une chaîne de moyens qu'il faut adapter au plus près selon les usages des transports. La maximisation de l'utilité s'impose comme une réponse adaptée à la contrainte des coûts généralisés et aux pressions environnementales. La mise en place d'approches transversales, de même que l'intérêt pour les partitions spatio-temporelles de la mobilité animent dorénavant de nombreuses équipes de recherche, soucieuses de préciser clairement la nature des déplacements: la distinction entre les mobilités quotidiennes et résidentielles internes à un bassin de vie, d'une durée courte ou longue, s'oppose aux déplacements à l'extérieur d'un bassin de vie pour lesquels la notion de voyage est appliquée s'ils s'inscrivent dans une temporalité courte et celle de migration si la temporalité est à plus long terme. C'est une véritable socioéconomie des transports à laquelle on assiste, attentive aux déplacements des individus dans leur contexte personnel et à leurs besoins individuels, au prix d'un effort de clarification lexicale dont on vient de rappeler les grands axes et les importants principes d'étalonnage.

Aussi pertinente soit-elle dans une période troublée par une remise en cause des acquis et une prise de conscience environnementaliste, cette approche fonction-

naliste a le défaut de ses qualités. En d'autres termes, à trop s'intéresser à l'individu se mouvant dans son contexte particulier, elle en vient à négliger les effets collectifs des déplacements.

Les années 1980 et 1990 voient ainsi une plus grande prise en compte des mouvements généraux, notamment dans leur contexte urbain, soit là où les problèmes de mobilité sont les plus épineux. À coup d'enquêtes et d'observations des ménages, de statistiques sur le nombre de déplacements, les allers et retours, l'affinement des mobilités devient possible. L'analyse de la mobilité s'inscrit dès lors en lien avec des approches sociologiques de faits ou de phénomènes tels que les inégalités, la pauvreté, le chômage, les changements sociaux, les qualifications, les statuts, le genre, les représentations, etc.⁸ C'est ce qui conduit le sociologue Michel Bassand à concevoir la mobilité comme un «phénomène social total, c'est-à-dire qu'elle n'est jamais seulement un déplacement, mais toujours une action au cœur de processus sociaux de fonctionnement et de changement».⁹ L'intérêt déborde, au sens large du terme, sur d'autres franges des activités humaines – culturelles, scientifiques ou politiques –, telles que la danse, l'architecture, la physiologie, la loi, la cinétique, une étude récente se proposant d'aborder la gouvernance politique de la mobilité au sein de l'Europe.¹⁰

En situant désormais la mobilité dans une approche systémique, la recherche sociologique et géographique s'évertue à en dégager les implications sur le plan des définitions. Opposer mobilité et déplacement ou opposer mobilité et fluidité se légitime par l'élévation du premier mot à un concept englobant dès lors que les potentialités qu'il recèle en termes d'attentes, de projets personnels sont aussi liées à des déterminants spatiaux. La mobilité touche l'acteur tant dans ses dimensions sociales au sens large que dans ses positions spatiales alors que le déplacement ou le flux le restreignent dans ces dernières sans qu'il y ait des effets sur les premières. Autrement dit, le déplacement peut se concevoir sans envergure sociale et sans impacts particuliers sur la position de l'acteur dans la société, au contraire de ce qu'avancait l'École de Chicago. Pour Jacques Lévy, la question est dès lors d'envisager la mobilité comme un capital qui s'ajoute, à la suite des propositions de Pierre Bourdieu, aux autres attributs des individus dans leurs projets de vie ou leurs ambitions. Le désignant par le terme de capital spatial, il souligne sa capacité à doter l'acteur de ressources «lui permettant de tirer avantage, en fonction de sa stratégie, de l'usage de la dimension spatiale de la société».¹¹ C'est dans le même sens que Vincent Kaufmann, en complétant les propos de Lévy, argumente en reprenant de la biologie et de la médecine la notion de motilité, exprimant ainsi les potentiels de mobilité qui associent chaque individu à ses capacités à se mouvoir dans l'espace et à en utiliser, en fonction de ses choix et de ses aspirations, toutes les modalités, c'est-à-dire «la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et

en fait usage». ¹² En fusionnant ces différentes composantes, Kaufmann parvient ainsi à dégager les qualités mobilisées par l'utilisateur dans son approche d'un déplacement spatial, ce qui induit un intérêt pour les conflits d'usage.

Dans cette perspective disciplinaire, le nomadisme du concept de mobilité, tout étant sinueux, suit néanmoins un parcours somme toute facilement détectable qui aboutit à des conclusions très riches tant sur le plan du contenu que sur celui de son opérabilité. Sa déambulation n'est pas dissociable d'une agrégation de savoirs disciplinaires qui se nourrissent de réflexions «nationales», sans qu'il y ait de résistances marquées lors de ces différentes absorptions. Une étude plus approfondie des bibliographies montrerait certainement le degré de porosité des frontières.

Histoire des transports vs histoire de la mobilité

Le rôle de l'histoire, en tant que discipline, dans l'étude de la mobilité et la production des outils lexicaux et conceptuels qu'elle sollicite, reste paradoxal. Il l'est, premièrement, dans le non-usage du terme et ce jusqu'à très récemment, les historiens se contentant du mot transport pour évoquer la question. Il l'est, deuxièmement dans leur intérêt tardif, puisqu'il ne se manifeste pas avant la fin de la Seconde Guerre mondiale. Il l'est troisièmement dans les traditions nationales qui s'y expriment, les mondes anglo-saxons donnant le ton et l'agenda de la recherche. Il l'est quatrièmement dans la vision très longtemps unimodale de la question, histoire des transports rimant le plus souvent avec histoire des chemins de fer. Reprenons ces points plus en détail.

A. Transport est en effet le maître mot avec lequel les historiens ont le plus souvent abordé le domaine de recherche. À cet égard, la création, en 1953, par deux historiens anglais (Jack Simmons et Michael Robbins) de la revue *The Journal of Transport History* peut marquer le point d'origine de cet ancrage tant elle a influencé, sur près d'un demi-siècle, le champ de recherche aux niveaux théorique, conceptuel et méthodologique. Sans gommer le fait que la question des transports a déjà été traitée auparavant et plus tard hors de son cadre d'action, cette revue contribuait ainsi à offrir une plate-forme commune et spécifique à ceux qui s'intéressaient à cette question, mais dans une perspective très profilée. ¹³

B. Gijs Mom voit dans la création de cette revue la convergence de plusieurs facteurs, internes et externes au monde universitaire: une soif d'histoire après les affres de la Seconde Guerre mondiale qui s'exprime entre autres par la constitution de nouvelles disciplines historiques mais aussi le contexte particulier de la guerre froide qui pousse à mieux comprendre les causes de la croissance économique dans le monde capitaliste. ¹⁴ À aucun moment, on militait pour une approche plus désenclavée, liant ces intérêts à ce qui se passait ailleurs, notam-

ment chez les sociologues urbains. Une discipline neuve et autonome devait se construire pour faire entendre la voix des historiens sur ces questions. À l'abri de toute autre influence, elle devait se contenter de faire entendre leur voix au moyen de la boîte à outils en usage chez eux, mais non sans donner une interprétation sur le sens et la place des transports dans les sociétés.

C. Cette historiographie se révèle être à très forte dominante anglo-saxonne, particulièrement britannique. Ce profil national pèsera lourdement sur le traitement des thèmes: l'étude de l'offre reste prioritaire au détriment des demandes et des besoins. La crise pétrolière des années 1970 demeure, contrairement à ce que l'on observe en sociologie, sans effet notable si ce n'est un intérêt plus marqué vers d'autres modes de transport. C'est dire que l'histoire des transports, telle qu'elle se conçoit alors, s'inscrit dans une démarche donnant à l'économique et au social les premières places et laissant les dimensions technologique, culturelle ou même politique au second plan. Elle s'impose dès lors comme référence à suivre non sans déboucher sur des critiques parfois vives sur les prémisses de son émergence et les priorités thématiques. Le développement de l'historiographie française en matière d'histoire des transports associe très rapidement ses recherches, dès la fin des années 1960, aux dimensions techniques et organisationnelles qui en précisent les contours et en déterminent aussi les configurations. Que l'on pense aux importants travaux de François Caron et à ceux qui, sous son influence, ont fleuri au sein de l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France qui publie, depuis 1989, la *Revue d'histoire des chemins de fer*.¹⁵

D. Par aspect unimodal, il faut entendre l'attention portée à l'histoire des chemins de fer qui, pour des raisons liées à la disponibilité des sources, mais aussi à l'impact politique et symbolique qu'ils conquièrent dans l'imaginaire de l'industrialisation, se mue en «une sorte de paradigme de l'histoire des transports».¹⁶ Cette focalisation sur le rail assure une profondeur et une qualité d'analyse dans la construction et le financement des compagnies, la gestion des réseaux, les effets induits sur l'économie en général, les transferts de connaissances, etc. Si l'histoire des chemins de fer occupe une place prédominante dans l'histoire des transports, elle n'est pas pour autant exclusive. L'histoire maritime et des canaux avait attiré l'attention des historiens britanniques et français. À partir des années 1970, la recherche s'ouvre notamment à la traction animale (effets de la crise pétrolière) mais aussi peu à peu à l'histoire automobile, du vélo et de l'aviation.

Ces constats doivent cependant être nuancés au regard des usages d'autres sous-disciplines, notamment de la démographie historique qui, dès les années 1960, insère le concept dans ses préoccupations, ses objets de prédilection mais aussi ses catégories d'analyse: la mobilité professionnelle et sociale du travail est rapidement intégrée dans les recherches et fait pendant à celles consacrées à la

sociologie du travail. Mais la réflexion fait peu de place à la dimension spatiale et se focalise sur la dimension proprement verticale liant les statuts, les niveaux de vie, les attentes, mais aussi les migrations, qu'elles soient régionales, nationales ou internationales. Fondées en 1965, les *Annales de démographie historique* sont un bon exemple de cette inscription. Cette dernière, si elle ne faiblit pas par la suite, prend un sens encore plus ramassé dans l'aire germanophone. La mobilité y est avant tout considérée dans sa dimension migratoire. On en a pour preuve l'orientation qui est encore récemment donnée dans l'*Enzyklopädie der Neuzeit* sous la rubrique *Mobilität*, consacrée tout entière à une histoire des migrations et rédigée par les meilleurs spécialistes de la question, l'entrée *Verkehr und Transport* se chargeant de développer les autres aspects de la mobilité.¹⁷ L'article reprend notamment le débat sur l'opportunité de parler d'une *mobility transition* proposée par le géographe américain Wilbur Zelinski qui décrivait les sociétés de l'Ancien Régime comme statiques et autosuffisantes tandis que le XIX^e siècle assistait à une croissance de la mobilité qui dépassait en nombre tout ce que l'on avait pu constater auparavant.¹⁸

Le début des années 2000 s'accompagne, dans le champ historique, de vives critiques surgies pour casser ce moule d'une histoire des transports conçue sur un mode ferroviairo-modal, centrée sur des dimensions économiques et sociales et enfermée dans un univers scientifique que beaucoup jugeaient ronronnant. L'ambition de créer un nouveau champ s'est matérialisée à travers diverses initiatives qui confèrent à la mobilité une place centrale et déterminante dans les approches. La création en 2003 d'une association internationale, *Transport, Traffic and Mobility* (T2M), a délibérément résulté de cette insatisfaction.¹⁹ Elle s'est en outre conjuguée avec une ouverture du *Journal of Transport History* à des thèmes peu étudiés jusque-là: genre et transport notamment, méthodologies, histoire orale par exemple ou encore nouveaux cadres théoriques tels que la théorie de l'acteur-réseau pour n'en citer qu'un.²⁰ Cette lecture iconoclaste de l'histoire des transports qui se mue à proprement parler en une histoire de la mobilité, se traduit alors par l'introduction de notions largement utilisées dans d'autres contextes scientifiques et notamment expérimentées dans d'autres disciplines des sciences sociales. Six perspectives se dégagent de ce tournant:

1. Intermodalité-transmodalité (mobilité collective/individuelle)
2. Management, gestion des ressources humaines, sociologie des entreprises ou des organisations, associant mobilité et flexibilité dans leur redéfinition des conditions post-modernes du travail
3. Approche à prédominance interdisciplinaire (*cultural turn*)
4. Longue/moyenne/courte durée
5. Transnationalisme
6. Mobilité totale: tourisme, écriture du voyage

Parler de *mobility turn* chez les historiens n'est donc pas trop fort, car, à la lecture de ces points, si la volonté de faire table rase est patente, ils s'ancrent explicitement dans les travaux de sociologie et de géographie humaine mentionnés plus haut. Si, dans une certaine mesure, on a pu ressentir l'histoire des transports à bout de souffle, on a avant tout conçu ce désenclavement par un appel d'air provenant d'autres espaces disciplinaires.²¹ Il s'est agi en somme de combler un retard épistémologique quitte à n'utiliser la perspective historique que dans la vérification des intuitions émises dans les sciences sociales voisines. Ce faisant, l'histoire a tenu à se placer sous le parapluie bienfaisant de la mobilité considérée dans son rôle de concept fédérateur plutôt que d'ouvrir le sien. L'historiographie suisse n'a pas échappé à cet élan : l'étude du trafic routier, moderne et ancien, les questions d'urbanisme et de changement spatial en lien avec l'espace routier des XIX^e et XX^e siècles, les questions tarifaires ou encore les liens entre transports et tourisme ont fait l'objet de plusieurs études.²²

Ce ralliement progressif s'associe à un autre ordre de réflexion, plus ancien. On a vu, au début des années 1980, l'orientation systémique des recherches sur la mobilité urbaine. Or, l'histoire des chemins de fer suscite au même moment des réflexions sur les macrosystèmes (*large technical systems*), notamment sur la notion de flux, de réseaux, de coûts, de sécurité, réflexions qui s'inscrivaient d'ailleurs dans une perspective de plus longue durée comme l'a bien mis en évidence François Caron pour qui le système ferroviaire «était le résultat de l'appropriation réussie d'une technologie nouvelle par les gérants d'un système fortement structuré à la suite d'un difficile processus d'apprentissage».²³ Ces recherches succédaient aux travaux sur un autre agent mobile, l'électricité, grâce auquel Thomas Hughes avait forgé la notion de «systèmes sociotechniques qu'on appelle parfois des cyborgs et qui contiennent des composants inanimés et animés techniques et organisationnels».²⁴ Cette attention s'est aussi faite jour dans l'histoire de l'automobile, notamment aux États-Unis avec la construction d'un système autoroutier.²⁵

Avant qu'il ne devienne depuis une quinzaine d'années un fait admis ou revendiqué, et parfois même exigé ou imposé, comme dans les injonctions enchantées du discours managérial, le concept de mobilité n'a connu la consécration historique qu'«à reculons», sans curiosité de la part de ses propagateurs ni de ses utilisateurs pour les changements qui s'opéraient dans les domaines voisins. Pourtant, il ne faut certainement pas conclure à une histoire qui aurait fait du surplace. Si l'histoire des transports reste paradoxale dans un contexte scientifique large, elle n'en a pas moins ouvert des réflexions très originales qui se retrouvent d'ailleurs dans nombre d'études de sciences sociales, l'ouvrage de Tim Cresswell, déjà cité, n'étant pas l'exemple le plus insignifiant.²⁶

Philosophie/sociologie du temps: de l'accélération à la vitesse, de l'analyse à l'injonction?

Par réflexions philosophiques et sociologiques, nous entendons une vaste nébuleuse de recherches et d'essais liant les interrogations sur le temps et l'espace. Comment ne pas voir en effet dans les propos de Georg Simmel sur l'agitation des grandes villes et du sentiment d'accélération qu'elles entraînent des réflexions sur la mobilité, même si le terme n'est pas expressément utilisé? Si la ville est le lieu de l'accélération, «elle conditionne donc sur le plan psychologique, il suffit de traverser la rue ou de voir le rythme et la diversité de l'activité économique, professionnelle, sociale».²⁷ En considérant l'accélération comme un facteur déstabilisant, Simmel pointait déjà le doigt en 1903 sur un élément qui fera l'objet d'intenses réflexions par la suite. David Harvey et Reinhart Koselleck ont notamment défini l'accélération comme le fondement de la modernité dont la naissance coïncide avec l'émancipation du temps vis-à-vis de l'espace.²⁸ Plusieurs analyses contemporaines ont, elles aussi, fait de l'accélération le point central de l'histoire et de la modernité. Que l'on pense à Paul Virilio et à sa «dromologie» – la science de la vitesse croissante – et à ses effets sur la société ou, plus récemment, à Hartmut Rosa qui voit dans l'accélération universelle la fin de l'histoire se traduisant par l'immobilité totale, ou encore à Michaël Foessel, qui, dans «le paradoxe de l'accélération» montre que si tout va toujours plus vite, au bout du compte rien ne change.²⁹

Il ne s'agit pas de faire ici une anthologie des textes philosophiques sur la compression de l'espace-temps et de leur impact, supposé ou réel, sur le sens de l'histoire. Il importe de voir comment ces réflexions ont agi sur l'usage scientifique du concept de mobilité. Car si le déterminant spatial tend à disparaître sous le coup de cette accélération tendancielle, le déterminant social n'apparaît pas non plus comme essentiel dans l'analyse, les déterminants politique, idéologique, psychologique ou pathologique s'imposant comme les caractéristiques centrales. Mais la mobilité s'ancre dans le paysage philosophique comme elle l'a été chez les sociologues ou chez les historiens. En reprenant les trois dimensions considérées par Rosa pour définir le concept d'accélération sociale, on peut discerner des proximités avec les démarches sociologiques et historiques évoquées plus haut.³⁰ L'importance donnée à l'innovation technique colle avec les conclusions d'un demi-siècle d'histoire des transports qui voyait aussi dans l'augmentation de la vitesse de déplacement l'origine «de l'expérience, universellement répandue dans la modernité, de la compression de l'espace».³¹ L'accélération du changement social fait pendant aux travaux de l'École de Chicago par le fait qu'elle est perçue «comme une augmentation du rythme d'obsolescence des expériences et des attentes orientant l'action et comme un raccourcissement des périodes sus-

ceptibles d'être définies comme appartenant au présent, pour les diverses sphères des fonctions, des valeurs et des actions» alors que la troisième dimension, l'accélération du rythme de vie qui s'interprète comme «l'augmentation du nombre d'épisodes d'action ou d'expériences par unité de temps» prolonge les développements sur le capital spatial ou la motilité.

En insistant sur l'accélération de la mobilité, cette focalisation philosophique conduit en outre à mieux mettre en évidence les convergences dans les modalités d'action sans pour autant que l'on cautionne les conclusions auxquelles elle aboutit, soit l'annonce d'une «immobilité totale» ou tout au moins l'impossibilité de «maintenir l'ambition de préserver la synchronisation et l'intégration sociales». La dimension prophétique de certaines de ces analyses – qui ne sont pas sans retrouver par endroit les exigences managériales de mobilité et de flexibilité généralisées comme condition inévitable de la vie des entreprises mondialisées – doit inviter à la prudence. Elle paraît en tout cas être, elle aussi, susceptible d'obsolescence accélérée.

Ces analyses montrent pourtant comment la mobilité qui inclut, dans sa conception «englobante», l'accélération comme une de ses composantes, en vient à s'identifier à elle et à se définir par elle. Ce n'est plus de nomadisme dont il s'agit ici mais d'une véritable mutation conceptuelle.

Vers une thèse de la mobilité généralisée?

C'est dans ce contexte qu'émerge la thèse de la mobilité généralisée.³² Déjà mise en évidence dès 1996 par l'anthropologue Arjun Appadurai dans ses approches de la globalisation, mais surtout développée par John Urry, l'idée-force est de montrer que le monde contemporain est maintenant défini par la circulation et non plus par les structures et la stabilité des organisations.³³ Par circulation, il faut entendre toutes les modalités induites par les mobilités des personnes, des biens, des objets et des idées. Pour ces dernières, Dan Sperber en avait déjà exposé les modalités dans un article qui a suscité beaucoup de commentaires par les critiques qui étaient adressées au structuralisme.³⁴ La mobilité des idées s'opérerait sur le même processus qu'une pandémie. Cette base «épidémiologique» actionnerait les transferts d'idées scientifiques et philosophiques par des chemineurs comparables à des virus et dont il faut retracer la progression. Cette idée prend tout son sens avec l'émergence, à l'hiver 2019–2020, du coronavirus qui affecte si durement les populations mondiales.³⁵ Enfin, la capacité des moyens électroniques a décuplé, en l'espace d'une décennie, les mouvements d'échanges d'informations et les flux virtuels qui amènent des reconfigurations très rapides des localisations économiques par des volatilités extrêmes des biens.

La création, en 2010, d'une nouvelle revue, intitulée *Transfers. Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, assume pleinement la volonté scientifique d'aborder les phénomènes de mobilité dans leur diversité et leur complexité. La lorgnette interdisciplinaire consacre son rôle dominant d'où toute l'étendue des formes mobiles devient explicable, ce qui rend sa position d'autant plus forte.³⁶ Mais il reste que les frontières n'ont pas favorisé les transferts entre champs disciplinaires ni entre espaces géographiques. Si les convergences sont devenues aujourd'hui palpables, elles rendent paradoxalement plus difficile la cohérence de l'ensemble.

En admettant que la mobilité devienne en effet le concept clé pour comprendre le monde, nous devons aussi reconnaître que son aspiration à intégrer l'ensemble des vocables se heurte désormais à des critiques qui insistent sur la diversité des phénomènes sociaux. En ce sens, la multipolarité des actions comme l'extrême éclatement des modalités annihilent la prétention à faire supporter par le parapluie de la mobilité l'ensemble des phénomènes qu'elle est censée expliciter.³⁷ À cet égard, il est intéressant de noter, par exemple, que le récent *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine* n'offre aucune entrée «Mobilité», mais aborde la question sous plusieurs angles: Automobile, Transports, Vitesse, Vélo.³⁸ Même si les références philosophiques, géographiques ou sociologiques n'y sont pas toujours incluses, ces travaux font la part belle à la relation entre l'intensité physique du déplacement et les perceptions qui en sont données du paysage, à sa variabilité et à son sens. Faisant suite à l'étude pionnière de Wolfgang Schivelbusch sur le chemin de fer, ils font entrer la mobilité dans le domaine sensoriel et affectif.³⁹ C'est dans le même esprit qu'est abordé le lien entre la vitesse et les différenciations sociales.⁴⁰ Tout se passe comme si le concept de mobilité, dans son œcuménisme, ne parvenait plus à saisir les enjeux des différentes mobilités à l'œuvre, la neutralité du terme émoussant son caractère opératoire et son accélération généralisée rendant caduque sa pertinence heuristique.

Notes

- 1 Ce texte est issu d'un programme de recherche lancé par Olivier Christin sur le nomadisme des concepts et a bénéficié de sa relecture ainsi que de celle de Marion Deschamps. Je les en remercie.
- 2 Emmanuelle Bonerandi, «De la mobilité en géographie», <http://geoconfluences.enslyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient.htm#1> (22. 2. 2012).
- 3 Tim Cresswell, *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, New York 2006, ix-x.
- 4 Kevin Hannam, Mimi Shelter, John Urry, «Editorial. Mobilities, Immobilities and Moorings», *Mobilities* 1 (2006), 1.
- 5 Vincent Kaufmann, «Mobility. Trajectory of a Concept in the Social Sciences», in Gijs Mom, Gordon Pirie, Laurent Tissot (éd.), *Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Neuchâtel 2009, 50.
- 6 Caroline Gallez, Vincent Kaufmann, «Aux racines de la mobilité en sciences sociales. Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine», in Mathieu Flonneau,

- Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes 2009, 41–55.
- 7 Par exemple, Kenneth T. Jackson, *Crabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States*, Oxford 2012.
 - 8 Par exemple, Manfred Bergman, Dominique Joye, Beat Fux, «Social Change, Mobility, and Inequality in Switzerland in the 1990s», *Revue suisse de sociologie* 28/2 (2002), 267–295.
 - 9 Michel Bassand, «La mobilité spatiale, un phénomène macroscopique», in *Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique*, Neuchâtel 1986, 26.
 - 10 Parmi quelques titres: Vincent Kaufmann, Ander Audikana, *Mobilité et libre circulation en Europe. Un regard suisse*, Lausanne 2017; David Delaney, *Race, Place and the Law*, Austin 1998; Jane Desmond, *Meaning in Motion. New Cultural Studies of Dance*, Durham 1997.
 - 11 Jacques Lévy, «Capital spatial», in Jacques Lévy, Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie*, Paris 2003, 124–126.
 - 12 Vincent Kaufmann, «La motilité. Une notion clé pour revisiter l'urbain?», in Michel Bassand, Vincent Kaufmann, Dominique Joye (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne 2001, 87–102.
 - 13 Jack Simmons, Michael Robbins, «Forty Years on. A Message from the Founding Editors», *The Journal of Transport History* 14/2 (1993), v–vi.
 - 14 Gijs Mom, «What Kind of Transport History Did We Get? Half a Century of *JTH* and the Future of the Field», *The Journal of Transport History* 24/2 (2003), 121–122.
 - 15 François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, 2 tomes, Paris 1997–2005.
 - 16 Flonneau, Guigueno (voir note 6), 15.
 - 17 Jan et Leo Lucassen, «Mobilität», in *Enzyklopädie der Neuzeit*, Stuttgart 2008, 623–643.
 - 18 Wilbur Zelinski, «The Hypothesis of the Mobility Transition», *Geographical Review* 1971, 219–249.
 - 19 <https://t2m.org> (6. 8. 2020).
 - 20 Mom (voir note 14), 132–133.
 - 21 Un bon exemple est donné avec le colloque organisé en 2012 à Genève sur la coordination de la mobilité. Cf. Gérard Duc et al. (éd.), *Histoire des transports et de la mobilité. Entre concurrence modale et coordination (de 1918 à nos jours)*, Neuchâtel 2014.
 - 22 Faute de place, nous renonçons à référencer ici tous ces travaux. Ils sont mentionnés dans le numéro de *traverse* 2 (1999) consacré à «Routes et circulation routière», celui de la *Revue suisse d'histoire* 1 (2006) et de l'*Annuaire de la Société suisse d'histoire économique et sociale* de 2010 consacrés à l'histoire des transports et dans celui de *traverse* 1 (2008) consacré à «Transport et développement économique».
 - 23 Caron (voir note 15), vol. 1, 9.
 - 24 Thomas Hughes, «L'histoire comme systèmes en évolution», *Annales. Histoire, Sciences sociales* 53/4–5 (1998), 840.
 - 25 Bruce Seely, *Building the America Highway System. Engineers as Policy Makers*, Philadelphia 1987.
 - 26 Cresswell (voir note 3), notamment les pages consacrées aux sens historiques de la mobilité, 9–10.
 - 27 Georg Simmel, *Les grandes villes et la vie de l'esprit*, Paris 2007, 9–10.
 - 28 David Harvey, *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Cambridge M. A. 1990; Reinhart Koselleck, *Zeitschichten, Studien zur Historik*, Francfort-sur-le-Main 2000.
 - 29 Paul Virilio, *Vitesse et politique. Un essai de dromologie*, Paris 1977; Hartmut Rosa, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris 2010; Michaël Foessel, «Tout va plus vite et rien ne change. Le paradoxe de l'accélération», *Esprit* 6 (2010), 22–34.
 - 30 Rosa (voir note 29), 94–95 et pour ce qui suit.
 - 31 Ces analyses ont cependant été récemment contredites par un historien des techniques, David Edgerton, qui considère que les sociétés européennes de la seconde moitié du XX^e siècle ralentissent plus qu'elles n'accélérent. David Edgerton, *Quoi de neuf? Du rôle des techniques dans l'histoire globale*, Paris 2013, 59–60.

- 32 Gallez, Kaufmann (voir note 6), 50–53.
- 33 Arjun Appadurai, *Après le colonialisme. Les conséquences culturelles de la globalisation*, Paris 2006; John Urry, *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie?*, Paris 2005.
- 34 Dan Sperber, «The Modularity of Thought and the Epidemiology of Representations», in Lawrence Hirschfeld, Susan Gelman (éd.), *Mapping the Mind. Domain Specificity in Cognition and Culture*, New York 1994, 39–67.
- 35 Il est intéressant de noter que le démographe Jacques Houdaille se demandait en 1975 pourquoi la propagation de la fièvre jaune ne s'est jamais produite avec l'augmentation exponentielle du trafic aérien... Voir Jacques Houdaille, «Le tourisme international et la maladie», *Population* 30/1 (1975), 140–142.
- 36 Tim Cresswell, Peter Merriman (éd.), *Geographies of Mobilities. Practices, Spaces, Subjects*, Farnham 2010; ou encore, dans une perspective de longue durée, Stephen Greenblatt, «A Mobility Studies Manifesto», in Stephen Greenblatt et al., *Cultural Mobility. A Manifesto*, Cambridge 2010, 250–253.
- 37 Ola Söderström et al. (éd.), *Critical Mobilities*, Londres 2013.
- 38 *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Paris 2010.
- 39 Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train*, Paris 1990.
- 40 Jean Ollivro, *L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différentielle*, Rennes 2000.

Zusammenfassung

Vom mobilen Charakter des Konzepts der Mobilität

Das Konzept der Mobilität hat in den Sozial- und Geisteswissenschaften eine erst jüngere Karriere. Gemäss Ngram-Viewer von Google hat es in der französisch-, englisch- und deutschsprachigen Welt in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg einen deutlichen Aufschwung. Im Kontext des wirtschaftlichen und sozialen Wiederaufbaus und der massiven Verbreitung des Automobils veränderten sich die Bedingungen der individuellen und kollektiven Mobilität grundlegend, wobei sich gleichzeitig neue staatliche Problemfelder ergaben. Dabei hat sich der Mobilitätsbegriff alles andere als eng oder klar umrissen entwickelt. In historischer Perspektive sind drei Bedeutungscluster (der Autor spricht von «nébuleuses») zu identifizieren, in denen sich zeigt, wie das Konzept der Mobilität entstand und wie es sich veränderte. Ein solcher disziplinärer Zusammenhang ergab sich in der Soziologie der 1920er-Jahre, namentlich in der eng mit der Geografie verbundenen Stadtsoziologie. Ein zweiter Bedeutungscluster entstand in der relativ späten Fokussierung der Fachgeschichte auf Phänomene der Mobilität von Gesellschaften. Und ein dritter Bedeutungscluster ergab sich in philosophischen und soziologischen Reflexionen über die Beziehungen von Raum und Zeit. Diese Bedeutungscluster konvergieren in den letzten Jahren zu einer generalisierten These der Mobilität, deren Grundlagen und Konfigurationen zurzeit disziplinär und interdisziplinär erforscht werden.

(Übersetzung: Hans-Ulrich Schiedt)



224 Seiten, Fr. 25.–
 ISBN 978-3-85869-895-7
 (Jahresabonnement für 2 Hefte Fr. 40.–)
 zu beziehen im Buchhandel oder unter
 vertrieb@widerspruch.ch

Enteignen fürs Gemeinwohl

Die Beiträge befassen sich mit Konflikten um Verteilung und Herstellung von Eigentum. Zunehmend prägen sie gesellschaftliche Debatten, die von globalisierungskritischen Bewegungen nach Jahren des Burgfriedens angestoßen wurden – und thematisieren, dass die besitzende Klasse die Welt verschluckt: Boden und Ozeane, Arbeit, Kultur und Bildung. Wie in der kapitalistischen Konkurrenz Besitz ideologisch gerechtfertigt und juristisch abgesichert wird – und wo Initiativen zur breiten Verteilung und subversive Projekte ansetzen können.

www.widerspruch.ch

WIDERSPRUCH

Les horaires

Un outil pour la mobilité (XVIII^e siècle – début du XIX^e siècle)

Catherine Herr-Laporte

Plusieurs travaux ont mis en évidence l'accroissement des flux de circulation, la multiplication des échanges ou encore l'accélération des transports qui s'opèrent dans un long XVIII^e siècle, avant même le développement du chemin de fer,¹ même si une partie importante de la population se déplace toujours à pied,² entre autres à cause du coût des voyages en voiture.³ Dans le cadre des transports terrestres, et plus précisément des lettres, de petits paquets et des voyageurs, une lente conquête de la vitesse s'opère, notamment parce que l'état des routes devient une préoccupation pour le pouvoir politique.⁴ Cette accélération est aussi le résultat de la mise en place d'une coordination temporelle, qui permet, d'une part, de ne pas perdre de temps lors des changements d'attelage par exemple et, d'autre part, de coordonner les différents acteurs liés au transport. Le temps devient ainsi une donnée objective indispensable au bon fonctionnement des mobilités et, en tant que tel, il doit pouvoir être partagé par les différents acteurs impliqués dans les transports, aussi bien celles et ceux qui les organisent que celles et ceux qui les utilisent.⁵ C'est pourquoi l'instauration d'horaires devient de plus en plus fréquente dès le XVIII^e siècle. Ces horaires font partie de la culture matérielle engendrée par les mobilités quotidiennes du XVIII^e siècle et du début du XIX^e. Leur multiplication témoigne de l'existence même de ces mobilités et offre l'occasion d'analyser la diffusion de la culture du temps dans la vie quotidienne de cette période.

La désignation d'«horaire» sera utilisée ici, bien que ce ne soit pas l'appellation adoptée en français au cours de la période; en effet, le terme «Horaire» n'est intégré dans le *Dictionnaire de l'Académie française* qu'en 1932.⁶ En général, le titre qui leur est attribué au cours du XVIII^e siècle décrit le contenu des informations données, comme l'«Arrivée et départ des postes à Neuchatel».⁷ Dans cet article, nous emploierons «horaire» dans le sens d'un instrument qui indique une ou plusieurs échéances temporelles déterminées à l'avance et mises en rapport avec des repères spatiaux fixes, souvent les relais ou les villes et les villages.

La question des horaires a largement été étudiée dans le cadre de la mise en place d'un temps de travail mesuré,⁸ mais moins dans celui du transport; les recherches se sont en outre plutôt concentrées sur le XIX^e siècle.⁹ Pourtant, même

s'ils sont moins précis et normés que ceux du XIX^e siècle, on constate, dès le XVIII^e siècle, une multiplication des horaires dans le cadre des mobilités terrestres. Nous nous intéresserons dans cet article aux horaires qui planifient le transport du courrier et/ou de voyageurs et qui sont antérieurs aux années 1830, c'est-à-dire au développement du chemin de fer.

Comment les horaires organisant la circulation des lettres, des paquets et des voyageurs du début du XVIII^e siècle jusqu'aux années 1830 évoluent-ils pour permettre une efficacité croissante des transports? En quoi la matérialité des horaires témoigne-t-elle de l'émergence d'une culture technique de la vitesse et de la ponctualité et, de fait, de l'intériorisation du temps au cours de la période? Il s'agit aussi de questionner leur fonction organisationnelle et leur mise en pratique dans un contexte où l'heure n'est pas uniformisée à l'échelle nationale. Afin d'explorer ce phénomène à l'échelle européenne, nous étudierons les horaires conservés en France, en Angleterre et en Suisse. Ce corpus documentaire n'a pas été aisé à constituer¹⁰ en raison de la nature même de ces sources, qui sont des outils éphémères, rapidement désuets, et dont la conservation dépend des supports sur lesquels ils sont imprimés.¹¹ C'est pourquoi la plupart des horaires qui nous sont parvenus sont issus d'almanachs ou de guides de voyage et de quelques journaux. Il est en revanche plus rare de retrouver des horaires sous forme d'affiches, telles celles placardées par exemple dans les bureaux de poste.

Ainsi, l'analyse de la matérialité des horaires de notre corpus est l'occasion d'étudier non seulement leur diversité, mais aussi leurs évolutions et notamment le processus de normalisation qui se met en place au cours de la période. Leur multiplication et le gain de précision des indications temporelles permettent de les considérer comme des indices de l'émergence d'une nouvelle culture du temps mesuré.

Les horaires dans leur matérialité

Les horaires régissant le transport de courrier et/ou de voyageurs recouvrent une grande diversité de types de transports, liée en partie au fait que les services d'acheminement ne sont pas organisés partout de la même manière. En France, le transport des correspondances, des voyageurs et des marchandises de moins de 50 livres est divisé, au cours de la période étudiée ici, entre la poste aux chevaux, la poste aux lettres, les messageries et les diligences.¹² En Angleterre, la poste est créée au XVII^e siècle et est modernisée, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, par l'instauration d'un service de malle-poste, à l'instigation de John Palmer – un propriétaire de théâtre qui devient par la suite contrôleur général du *post of*

fice.¹³ Enfin, au niveau de la Confédération helvétique, les services de transport sont gérés à l'échelle cantonale et la qualité du service est donc variable:¹⁴ si, à partir de 1675, Beat Fischer exerce un monopole du transport en obtenant successivement la ferme des postes des États de Berne, Soleure, Neuchâtel et Fribourg, garantissant de bonnes communications à l'échelle de la Suisse et de l'Europe,¹⁵ dans les Grisons, par exemple, les lettres sont encore acheminées grâce à des bêtes de somme.¹⁶

Les horaires présentent une grande variété de formats et sont imprimés sur différents supports, ce qui soulève la question de leur diffusion. Bien que certaines sources postales françaises indiquent que les horaires doivent être affichés dans les bureaux de poste,¹⁷ nous n'avons pas retrouvé de tels documents dans les archives françaises. En revanche, des exemples de ce format sont conservés en Suisse; ainsi, on trouve l'«Arrivée et départ des postes a Lausanne» qui présente, en deux colonnes, le «service des lettres, valeurs et paquets» et l'«arrivée et départ des diligences».¹⁸ Par ce biais, les horaires étaient donc consultables dans l'espace public.

Les horaires sont parfois communiqués dans des journaux sous forme de messages synthétiques. La fonction première de ces quelques lignes était sans doute de faire connaître et de promouvoir un transporteur sur un trajet, mais ces brèves annonces indiquent également l'heure de départ des voitures.¹⁹ Les horaires paraissent aussi dans des almanachs: l'*Almanach royal*, par exemple, présente chaque année, de 1700 à 1792 (et plus tardivement sous d'autres noms), parmi des informations administratives et pratiques, des rubriques concernant les départs des messagers, des rouliers, des Postes et des Courriers. En parallèle, ils sont progressivement intégrés dans les guides de voyage, dont le contenu se diversifie au cours de la période afin de s'adapter aux attentes des voyageurs.²⁰ Ainsi, la plupart des guides de la première moitié du XVIII^e siècle n'indiquent aucun horaire, bien que certains fassent figure de précurseurs, à l'image du *Nouveau voyage de France* (1720) de Claude-Marin Saugrain, qui donne l'heure de départ des voitures pour quelques trajets, notamment pour le voyage de Paris à Besançon, destination pour laquelle les carrosses de Paris «partent tous les vendredis en été, et les jeudis en hyver, à six heures du matin».²¹ Par contre, la majorité des guides de voyage de la seconde moitié du XVIII^e siècle communique les horaires, comme l'*Indicateur fidèle, ou Guide des voyageurs* de Claude-Sidoine Michel et Louis-Charles Desnos, publié pour la première fois en 1765 et réédité à plusieurs reprises par la suite, qui accompagne chaque route, comme le montre son titre complet, «d'un itinéraire instructif raisonné [...], qui donne le jour et l'heure du départ, de la dinée et de la couchée tant des coches par eau, que des carrosses, diligences et messageries du royaume [...]».²² La publication de plus en plus fréquente d'horaires dans les guides souligne l'importance crois-

sante qu'ils prennent dans l'organisation d'un voyage. Entrant ainsi dans l'espace privé, les horaires peuvent être consultés plus largement.

Le type d'informations données par le biais de ces horaires varie selon les services qu'ils concernent. De manière générale, y sont toujours indiqués la ville, le jour et parfois l'heure de départ, et la destination. Les lieux de départ sont le plus souvent listés alphabétiquement, et non dans l'ordre où ils sont desservis sur un itinéraire, mais ils peuvent aussi être organisés en fonction des jours de la semaine.²³ À ces informations s'en ajoutent parfois d'autres, comme le jour d'arrivée, la longueur du trajet ou encore le prix des places.

La multiplication des horaires s'accompagne d'une normalisation dans la manière de les présenter. Ils peuvent être indiqués soit sous forme de texte, soit, progressivement, sous forme de tableau. Cette évolution est particulièrement visible lorsque les horaires sont publiés régulièrement dans des périodiques et des almanachs ou dans les rééditions d'un même ouvrage. Ainsi, la comparaison des éditions de l'*Almanach royal* de 1700, de 1750 et de 1791 permet de constater certaines tendances qui se vérifient dans d'autres horaires. Dans l'*Almanach* de 1700, plusieurs rubriques communiquent au moins les jours de départ – et parfois l'heure – des messagers, rouliers ou de la poste, sous forme de texte. Dans l'édition de 1750, les horaires sont toujours donnés de la même manière,²⁴ contrairement à celle de 1791, où ils sont dorénavant publiés sous une forme proche du tableau. La rubrique «Ordre général contenant les jours & les heures du depart & les jours d'arrivée des Couriers de la Poste aux Lettres [...]» propose ainsi une liste à trois colonnes, à savoir: «Bureaux», «Départs de Paris», «Arrivées à Paris».²⁵ Les horaires ont donc d'abord été présentés sous forme de textes avant que certains soient insérés dans des tableaux: on observe ainsi un passage progressif de la phrase au dispositif graphique, du discursif au visuel. Le tableau, en tant que moyen de mettre en ordre des connaissances,²⁶ permet de croiser et d'organiser plusieurs données, et en l'occurrence des renseignements spatiaux et des données temporelles. Cette nouvelle manière de présenter les informations ne remplace toutefois pas la forme discursive: les deux techniques coexistent. Dans les almanachs et les guides, les horaires peuvent être communiqués sous forme de liste ou de tableau. En revanche, les horaires diffusés dans les journaux sont toujours rédigés, alors que, dans les quelques affiches conservées, les horaires sont plutôt indiqués dans des tableaux, comme dans l'horaire de l'arrivée et du départ des postes à Lausanne de 1829.²⁷

Le tableau ne s'impose ainsi pas entièrement à cette période, et n'est pas la forme choisie d'emblée pour la communication des horaires. Pourtant, d'autres données étaient déjà diffusées et synthétisées dans des tableaux, comme dans les livres de compte.²⁸ Dans le cadre des voyages aussi, le tableau pouvait être utilisé pour présenter des informations complémentaires aux horaires donnés sous forme de

Illustration 1: Almanach royal, Pour l'année Mil sept cens [...], Paris, 1700, 71. (Bibliothèque nationale de France, gallica.bnf.fr.)

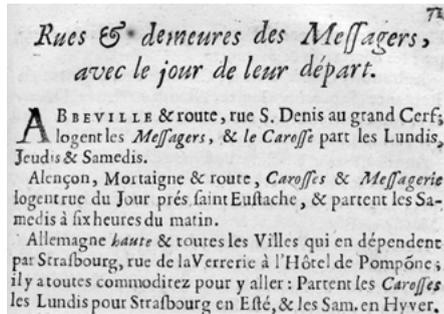


Illustration 2: Almanach royal, année commune 1791 [...], Paris, 1791, 673. (Bibliothèque nationale de France, gallica.bnf.fr.)



texte ou de liste, à l’instar d’un «Avis sur les carosses et messageries Royales de Clermont en aiverngne pour Le puy En vellai, S' Flour passant par Brioude et jsoire (*sic.*)», accompagné d’un tableau des prix.²⁹ Les classes moyennes et supérieures au moins avaient donc l’habitude de ce format, ce qui explique que la plupart des horaires tabulaires ne sont pas accompagnés d’instructions sur la manière dont il faut s’en servir; les concepteurs des horaires estimaient donc que les lecteurs y parviendraient sans explication supplémentaire.³⁰

La lecture des horaires du XVIII^e siècle requiert néanmoins un certain savoir-faire: ils sont codifiés, et pas tous de façon identique. Différentes abréviations sont par exemple utilisées pour indiquer le jour de la semaine, l’heure ou encore le type de véhicule. Le lecteur doit être capable de deviner la signification des abréviations et donc posséder les compétences nécessaires pour comprendre ces horaires. Ainsi, dans son guide datant de 1828, John Cary remplace, dans la liste des diligences, «*afternoon*» par «*aft.*» et «*morning*» par «*morn.*» sans explication à ce sujet.³¹ Mais avec la normalisation progressive des horaires, certains se dotent d’une liste des abréviations, comme dans l’édition de 1791 de l’*Alma-*

nach, où les abréviations des jours sont désormais explicitées.³² Dans certaines publications, un effort de clarification et de normalisation est amorcé.

Le recours à des abréviations est l'une des solutions adoptées pour gagner de la place au fur et à mesure que les horaires se complexifient et se densifient; dans le même ordre d'idée, des procédés typographiques sont utilisés pour hiérarchiser les informations, comme l'écriture en italique ou en gras. Ainsi, dans l'*Almanach* de Neuchâtel, dès 1709, les jours sont en majuscules, tandis que les noms de villes et de pays sont en italiques.³³

Des horaires de plus en plus précis?

Marie-Agnès Dequidt remarque qu'au XIX^e siècle, les indications horaires sont de plus en plus précises et qu'elles ne font plus seulement référence au matin, à l'après-midi ou au soir.³⁴ Cette évolution s'observe en fait dès le XVIII^e siècle: même si certains horaires se contentent d'indiquer le jour de départ,³⁵ d'autres en communiquent l'heure. Ainsi, dès son édition de 1700, dans la section concernant les messagers, l'*Almanach* donne une indication temporelle pour 131 trajets, sur lesquels 101 se réfèrent seulement au jour, contre 22 utilisant l'heure, comme dans cet exemple: «Alençon, Mortaigne & route, *Carosses & Messagerie* logent rue du Jour prés saint Eustache, & partent les Samedis à six heures du matin».³⁶ Dans la même édition, la «Liste générale et alphabétique des Postes» donne 205 fois l'heure sur les 220 indications temporelles. Dès 1700, l'heure est donc plus ou moins régulièrement utilisée comme référentiel temporel.³⁷ Dans l'édition de 1791, l'indication horaire se généralise et elle est désormais mentionnée pour chaque trajet.

D'autres horaires, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, vont plus loin dans la précision en indiquant les minutes, même si celles-ci sont souvent des demi-heures ou des quarts d'heure. Ainsi, en 1765, dans l'*Indicateur fidèle* de Michel et Desnos, plusieurs horaires sont donnés à la demi-heure près, comme pour le carrosse se rendant de Paris à Rennes qui passe à Vitré à «10½» du matin.³⁸ D'autres sont précis au quart d'heure, à l'image du coche allant de Troyes à Châtillon, qui arrive à Gyé à «3¼» du soir.³⁹ À l'inverse, en 1818 encore, l'horaire des arrivées et des départs postaux de Zurich ne fait pas mention des minutes.⁴⁰ Certains horaires sont donc plus précis que d'autres, mais ils coexistent; il n'y a donc pas d'évolution linéaire vers plus d'exactitude. Néanmoins, nous pouvons globalement noter un passage du jour à l'heure – parfois précise à la minute – comme repère temporel usuel.⁴¹ Ce gain de précision permet aux horaires d'être plus efficaces. La mise en tableau progressive et l'émergence d'un effort de normalisation à la fin du XVIII^e siècle – bien que tous les horaires ne soient toujours

pas présentés de manière identique –, signalent l'implémentation d'une culture de l'organisation dans le cadre de cette entreprise collective que sont les transports et les acteurs qu'ils impliquent. Ces derniers doivent respecter les horaires pour que l'objectif de coordination soit atteint. Il y a donc un «impératif de ponctualité» qui se met en place pour que les transports fonctionnent au mieux,⁴² et qui se manifeste par une attention croissante accordée au retard, aussi bien pour s'en plaindre que pour essayer de l'éviter.⁴³

Au service des utilisateurs et des utilisatrices: la fonction organisationnelle des horaires

Les horaires, en tant qu'instrument pour coordonner les transports, engagent deux groupes d'acteurs: d'une part, celles et ceux qui organisent et rendent ces transports possibles et, d'autre part, celles et ceux qui voyagent ou envoient lettres et paquets. Toutes et tous sont invités à respecter différentes échéances temporelles afin que les services soient le plus efficaces possible, ce qui se traduit notamment par des déplacements et des acheminements plus célèbres grâce à une absence de perte de temps. Il s'agit, pour les transporteurs, de coordonner les différentes étapes et voitures sur un même trajet. Les arrivées et les départs des Postes de Lausanne de 1829 l'illustrent parfaitement dans le cas du trajet de Genève à Turin en passant par Chambéry: la diligence venant de Genève arrive à Chambéry «le soir» et il y a ensuite un départ, le même jour, à 22 heures.⁴⁴ Dans la même optique, la poste française essaie elle aussi de coordonner ses courriers.⁴⁵

Plus largement, des horaires sont peu à peu donnés pour toutes les étapes de l'organisation du transport, permettant une efficacité croissante des mobilités.⁴⁶ Ils régissent les départs et les arrivées des voitures, mais aussi les heures d'ouverture des bureaux de poste.⁴⁷ Les employés doivent eux aussi respecter des horaires: «Le commis chargé du service de la cour, le distributeur de garde et les facteurs se rendront au bureau ou se reçoivent les dépêches de la cour, en été à 4 heures ½ du matin, en hiver à 5 heures ½. Il sera procédé aussitôt au tri et à l'enregistrement des lettres de service, afin que la distribution en puisse commencer dans Paris en été à 6 heures du matin, en hiver à 7 h et que les facteurs soient de retour à la poste en été à 7 heures du matin, en hiver à 8 heures ½ [...]»⁴⁸

Pour ceux ayant besoin de correspondre rapidement et régulièrement – c'est-à-dire avant tout les marchands, commerçants et artisans ou encore les banquiers –,⁴⁹ il s'agit de pouvoir anticiper les départs et les arrivées de leurs courriers et de leurs paquets. La célérité des correspondances est également essentielle pour les administrateurs.⁵⁰ Grâce aux horaires, il est possible de prévoir

les délais dans lesquels le destinataire recevra la lettre ou le paquet et aura la possibilité d'y répondre. Le fait de pouvoir envoyer une réponse le jour même est primordial pour la bonne marche des affaires, la circulation des correspondances et l'information économique en général.⁵¹ Les horaires permettent ainsi à ces utilisateurs et à ces utilisatrices de s'organiser. Ils aident aussi les voyageurs à planifier leurs trajets, leurs dîners, leurs étapes.

Les horaires ont donc, dès le XVIII^e siècle, une fonction organisationnelle qui permet aux différents acteurs de se coordonner afin de gagner du temps, mais aussi de prévoir leurs déplacements et leurs envois. Ils ne concernent toutefois que celles et ceux qui utilisent ou se déplacent avec les voitures soumises à des départs à heures fixes. En effet, les horaires représentent également une contrainte à laquelle il faut se conformer: il n'est possible d'envoyer une lettre ou de partir pour une certaine destination qu'à une heure prédéfinie. C'est pourquoi des services parallèles existent pour pallier cet inconvénient. En France, l'ordonnance concernant les Messageries du 12 août 1775 mentionne ainsi des voitures partant à la demande: «Comme il sera fourni des berlines à quatre places pour la commodité des voyageurs qui voudront aller avec leur compagnie, ou qui par leurs affaires seront nécessités à partir à jours & heures non réglées [...]»⁵² En Suisse aussi, il existe des alternatives, comme l'extraposte, qui ne sont pas non plus soumises à la contrainte de l'horaire.⁵³ Ces services ne sont toutefois pas toujours plus rapides que ceux partant à heure fixe. En revanche, ils sont onéreux: l'extraposte coûte le double du prix d'une course ordinaire.⁵⁴ De même, les diligences qui «seront conduites à jours & heures fixes par la voie des Maîtres de postes, ou par les relais établis par les Fermiers des Messageries» sont au prix de «Seize sous par lieue pour les places dans lesdites Diligences, & Dix sous aussi par lieue pour les places en dehors desdites Diligences [...]»⁵⁵ alors que les diligences extraordinaires coûtent «Vingt-trois sous par place & par lieue».⁵⁶ La flexibilité et la liberté de s'affranchir des horaires ont donc un prix, qui n'est pas accessible à toutes les bourses.

Heure et horaires au quotidien: la diffusion du temps mesuré

Outre les difficultés de lecture des horaires que nous avons déjà évoquées, les utilisateurs et les utilisatrices doivent aussi avoir l'heure pour pouvoir s'en servir et les respecter. En effet, le recours à des horaires et l'«impératif de ponctualité» donnent une place centrale aux garde-temps dans le cadre des mobilités.⁵⁷

Pour connaître l'heure, ces usagers peuvent s'appuyer sur les horloges publiques. Si elles existent depuis le XIV^e siècle,⁵⁸ le XVIII^e siècle est marqué par la multiplication de ces dispositifs horaires qui gagnent peu à peu en précision.⁵⁹ Affi-

chée sur les clochers, mais aussi dans les hôtels de ville, les auberges ou les relais,⁶⁰ l'heure est ainsi suffisamment diffusée dans les villes pour que toutes et tous puissent la connaître sans avoir leur propre garde-temps.⁶¹ Néanmoins, dans le cadre d'un voyage, posséder une montre est le seul moyen d'avoir l'heure pendant le déplacement ou lors d'une nuitée en chemin. Le temps est désormais portable.⁶² Si de petits cadrans solaires portatifs existent en effet depuis la seconde moitié du XV^e siècle,⁶³ les garde-temps mécaniques – eux aussi devenus transportables grâce aux progrès horlogers –⁶⁴ permettent de visualiser l'heure en dépit des contingences.⁶⁵ Les voyageurs peuvent ainsi se munir, par exemple, d'une montre de voyage.⁶⁶

L'analyse des inventaires après décès a mis en évidence une possession croissante des garde-temps en général en France et en Angleterre, et particulièrement des montres de poche, au cours du XVIII^e siècle.⁶⁷ John Styles, quant à lui, utilise entre autres des sources judiciaires pour prouver la diffusion progressive des montres en Angleterre pendant cette période.⁶⁸ Il note que les seules personnes qui se font voler leur montre pendant qu'ils travaillent sont celles employées dans le cadre des transports terrestres.⁶⁹ Les maîtres de poste, postillons et autres employés des transports devaient en effet avoir l'heure pour respecter les horaires qui leur étaient imposés. Patrick Marchand a constaté que les montres commencent à apparaître dans les inventaires après décès des maîtres de poste dès les années 1720 et qu'elles se répandent plus généralement à partir de 1750.⁷⁰ En Angleterre, les gardes postaux avaient sur eux un garde-temps, scellé dans un boîtier en bois et vitré à l'avant, qui leur permettait de respecter les horaires stricts qui leur étaient imposés et de faire remplir leur «*time-bill*» à chaque poste.⁷¹

Néanmoins, la possession de ces instruments de mesure du temps ne prouve pas pour autant qu'une utilisation quotidienne en était faite, comme l'ont souligné des travaux récents:⁷² il est nécessaire, pour étudier l'intériorisation du temps, de mobiliser une approche complexe.⁷³ Si l'on croise cette diffusion des montres avec la multiplication des horaires dans le cadre des transports, tout laisse à penser qu'un usage croissant des garde-temps s'opère au cours de la période. D'autres traces de cette utilisation apparaissent dans les sources, comme le fait que certains guides citent désormais la montre au rang des objets dont il est important de se munir, à l'image de l'*Essai pour diriger et étendre les recherches des voyageurs* de Léopold Berchtold, qui place cet instrument en deuxième dans la liste des «choses utiles à un voyageur».⁷⁴ Ce faisceau d'indices converge donc vers la preuve d'une intériorisation nouvelle du temps au cours du XVIII^e siècle, particulièrement visible dans les mobilités, puisque l'heure devient un outil indispensable pour organiser les transports et les voyages.

Le bon fonctionnement des horaires à cette période se heurte à l'absence d'uniformisation de l'heure à l'échelle nationale, et encore moins internationale.⁷⁵ De

plus, jusqu'au XIX^e siècle, l'heure officielle était l'heure solaire, déterminée à partir du mouvement du soleil au cours de la journée, dont la longueur varie en fonction de l'inclinaison de l'écliptique sur l'équateur et de la vitesse de la Terre, et non l'heure moyenne, une heure mécanique, mesurée par les montres et basée sur un soleil moyen, qui se déplacerait sur l'équateur à vitesse constante, aboutissant à des journées de même durée, 24 heures.⁷⁶ Genève est la première ville à passer à l'heure moyenne en 1780, suivie de Londres en 1792, Berlin en 1810 et enfin Paris en 1826.⁷⁷ Le temps reste donc, au XVIII^e siècle, une notion relative, variant d'un endroit à l'autre, puisque l'heure solaire diffère selon la longitude.⁷⁸ Les voyageurs possédant une montre doivent alors savoir comment la régler pour s'adapter aux heures locales, ce qui est particulièrement important pour respecter les horaires d'éventuelles correspondances à effectuer au cours de leur trajet. Le plus simple pour cela est de se conformer à l'heure donnée par l'horloge publique la plus proche.⁷⁹ En l'absence d'une horloge publique, il est possible de se référer à un cadran solaire ou à un méridien, à l'instar de celui du jardin du Palais-Royal à Paris, pour régler sa montre.⁸⁰ Après l'adoption de l'heure moyenne comme heure de référence, il fallait, pour trouver celle-ci, passer par des tables d'équation qui permettent de convertir l'heure solaire en heure moyenne.⁸¹ Néanmoins, les écarts d'heures d'un endroit à l'autre ne font en réalité que peu de différence à l'échelle d'un trajet compte tenu de la lenteur des véhicules.⁸² Mais comme les horaires gagnent en précision au cours de la période jusqu'à prendre en compte les minutes, les délais doivent être respectés avec plus de rigueur. L'accélération croissante des transports et la densification du système, ainsi que la mise en place d'une coordination temporelle par le biais d'horaires de plus en plus précis, vont progressivement demander une synchronisation des temps locaux et ce avant l'implantation du chemin de fer,⁸³ qui accélérera le processus d'unification de l'heure.⁸⁴

Conclusion

Les horaires du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle présentent une grande diversité, tant dans leur format que dans les informations ou dans le degré de précision des indications temporelles. Malgré ces différences, plusieurs tendances se dessinent, à commencer par la multiplication du nombre de ces horaires qui s'imposent comme un instrument de planification indispensable à l'efficacité des transports. La fonction organisationnelle de ces horaires rend possible une coordination temporelle des mobilités, engendrant un gain de temps et réduisant les incertitudes liées aux déplacements.⁸⁵ Ainsi, au siècle des Lumières, les mobilités deviennent gérables et calculables.⁸⁶ Cette coordination est elle-même une

condition indispensable à l'instauration de ces horaires qui ne pourraient fonctionner sans la discipline et les outils nécessaires pour respecter ces échéances temporelles.

Les horaires permettent en outre d'établir un lien visible entre le temps et l'espace, entre la distance et la vitesse, et participent au changement de paradigme qui s'opère au cours de la période.⁸⁷ Les indications temporelles sont désormais davantage utilisées pour mesurer les déplacements que les indications spatiales.⁸⁸ L'importance croissante de ces horaires, mise en rapport avec d'autres tendances, comme la diffusion des montres de poche et plus encore celle de l'heure dans l'espace public, indique une intériorisation du temps dès le XVIII^e siècle. Celle-ci a été récemment mise en évidence grâce à d'autres sources, judiciaires par exemple.⁸⁹ Dire le temps et l'utiliser dans le cadre d'une coordination temporelle montrent ainsi une pénétration, certes peut-être encore intermittente, mais concrète, des pratiques de mesure du temps et témoignent en outre de ses usages, pas uniquement dans le domaine du travail, mais aussi dans la vie quotidienne de celles et ceux qui ont les moyens de voyager ou d'envoyer des lettres et des paquets. Les transports sont l'un des domaines où l'on voit lentement émerger une nouvelle conception du temps: il n'est plus seulement une durée perçue mais il devient un temps mesuré, de plus en plus précis, engendrant des échéances qu'il faut respecter. Ainsi, en tant qu'outil permettant d'organiser le temps des transports et donc des différents acteurs, l'horaire est une forme de contrainte sociale, une nouvelle norme à laquelle il faut se conformer.

Notes

- 1 Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e–XX^e siècles*, Paris 1995; Daniel Roche, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris 2003.
- 2 Guy Arbellot, Bernard Lepetit (dir.), *Atlas de la Révolution française*, tome 1: *Routes et communications*, Paris 1987, 58; Roche (voir note 1), 224–225. On note tout de même, au XVIII^e siècle, une accessibilité plus grande des transports grâce au développement des voitures; désormais, les femmes non accompagnées, les enfants ou encore les servants peuvent les emprunter. À ce sujet, voir Wolfgang Behringer, *Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit*, Göttingen 2003, 436–485.
- 3 Guy Arbellot, «La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle», *Annales ESC* 3 (1973), 765–791, 786.
- 4 Ibid., 765–791; Arbellot, Lepetit (voir note 2); Jean-Marcel Goger, *La politique routière en France de 1716 à 1815*, thèse dirigée par Jean-Claude Perrot, soutenue en 1988, non publiée.
- 5 Marie-Agnès Dequidt, «Comment mesurer l'intériorisation du temps? (Paris, début du XIX^e siècle)», *Revue d'histoire du XIX^e siècle* 45/2 (2012), 69–81.
- 6 Marie-Agnès Dequidt, *Horlogers des Lumières. Temps et société à Paris au XVIII^e siècle*, Paris 2014, 100–101.
- 7 *Archives d'État de Neuchâtel*, 72CB-6.2, 1821.
- 8 Edward P. Thompson, «Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism», *Past & Present*

- 38 (1967), 56–97; Hans-Joachim Voth, *Time and Work in England, 1750–1830*, Oxford 2000; Corine Maitte, Didier Terrier (dir.), *Les temps du travail. Normes, pratiques, évolutions (XIV^e–XIX^e siècle)*, Rennes 2014.
- 9 Mike Esbester, «Designing Time. The Design and Use of Nineteenth-Century Transport Timetables», *Journal of Design History* 22/2 (2009), 91–113; Christophe Studeny, «L'emprise de l'heure», *Romantisme* 174/4 (2016), 10–19; Eviatar Zerubavel, «Timetables and Scheduling. On the Social Organization of Time», *Sociological Inquiry* 46/2 (2007), 87–94. À l'exception de Wolfgang Behringer, qui s'est intéressé aux horaires des transports du Saint-Empire pendant toute l'époque moderne, voir Wolfgang Behringer, «Der Fahrplan der Welt. Anmerkungen zu den Anfängen der europäischen Verkehrsrevolution», in Helmut Trischler, Hans-Liudger Diebel (éd.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*, Francfort-sur-le-Main 1997, 40–57.
- 10 Du moins pour la France et l'Angleterre. Pour la Suisse, un travail majeur d'édition d'horaires a été commencé par Jean-Pierre Haldi et mené au Musée de la communication à Berne dans les années 1980 et 1990. Les horaires de treize cantons ont ainsi été regroupés dans des fascicules et un quatorzième concerne la Suisse en général. Ils sont réunis sous les cotes MfK MUS 5661 à 5674.
- 11 Ce que Mike Esbester remarque aussi pour le XIX^e siècle, cf. Esbester (voir note 9), 93.
- 12 Patrick Marchand, *Le maître de poste et le messenger. Les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris 2006, 43.
- 13 Howard Robinson, *The British Post Office*, Princeton 1948, 126–140; Edmund Vale, *The Mail-Coach Men of the Late Eighteenth Century*, Newton Abbot 1967, 1–38.
- 14 Arthur Wyss, *La poste en Suisse. 2000 ans d'histoire*, Lausanne 1987; Markus Jedele-Schudel, *Kutschen, Schlitten und Fourgons der Schweizer Post*, Winterthur 2010; Andreas Kellerhals-Maeder, Thomas Klöti, Karl Kronig, *Bevor die Post verstaatlicht wurde. Die Post der Fischer, 1675–1832*, Berne 1991.
- 15 Kellerhals-Maeder, Klöti, Kronig (voir note 14); Johann Friedrich von Ryhiner, Thomas Klöti, *Die Post: ein «Geschäft» – für wen? Geschichte des bernischen Postwesens von 1648–1798 und Johann Friedrich von Ryhiners «Bericht über das Postwesen in Helvetien, 1793»*, Berne 1990.
- 16 Wyss (voir note 14), 101.
- 17 Archives nationales, Paris (désormais AN), F/90/19045, 20 frimaire an 14.
- 18 Archives cantonales vaudoises (désormais ACV), PP 1052/18.
- 19 De nombreux exemples sont conservés en Angleterre, comme The National Archives, Kew, RAIL 981/617.
- 20 Monique Pelletier, «Les guides routiers au XVIII^e siècle. Tradition et innovations (l'exemple de l'itinéraire Paris-Compiègne)», in Jean-Denys Devauges, Didier Masseau, *Le voyage en France, 1750–1914*, Compiègne 2000, 7–16.
- 21 Claude-Marin Saugrain, *Nouveau voyage de France, géographique, historique, et curieux. Disposé par différentes routes, à l'usage des Étrangers et des François*, Paris 1720, 207.
- 22 Claude-Sidoine Michel, Louis-Charles Desnos, *L'indicateur fidèle, ou Guide des voyageurs [...]*, Paris 1765.
- 23 Par exemple, dans l'horaire de 1753 communiqué dans l'*Almanach de Neuchâtel*, cité dans MfK MUS 5674.
- 24 Par exemple, dans la section «Messagers, Coches, et carosses avec le jour de leur départ» de l'*Almanach royal, Année M. DCC. L. [...]*, Paris 1750, 399.
- 25 *Almanach royal, année commune 1791 [...]*, Paris 1791, 673–698.
- 26 Michel Foucault, *Les mots et les choses. Une archéologie des sciences humaines*, Paris 1966, 86–89; Jean-Claude Perrot, *Une histoire intellectuelle de l'économie politique (XVII^e–XVIII^e siècle)*, Paris 1992, 31–33.
- 27 ACV, PP 1052/18.
- 28 Mike Esbester fait le même constat pour le XIX^e siècle, cf. Mike Esbeter, «Nineteenth-Century Timetables and the History of Reading», *Book History* 12 (2009), 156–185, 163.

- 29 Archives départementales du Puy-de-Dôme, 1C5164.
- 30 Idem.
- 31 John Cary, *Cary's new itinerary: or An Accurate delineation of the great roads, both direct and cross, throughout England & Wales* [...], Londres 1828.
- 32 *Almanach* [...] 1791 (voir note 25), 673.
- 33 Jean Bon Biberon, *Almanach pour l'An de Grace MDCCCVIII, Contenant des Observations Astrologiques pour chaque mois* [...], Neuchâtel 1709, cité dans MfK MUS 5674.
- 34 Dequidt (voir note 5), 75.
- 35 Voir, par exemple, 17th–18th Century Burney Collection Newspapers, *Evening Post* 2296 (1724).
- 36 *Almanach royal, Pour l'année Mil sept cens* [...], Paris 1700, 71.
- 37 Ce qui se vérifie dans d'autres exemples, comme l'horaire pour les transports zurichois de 1702, publié dans le *Schreibkalender*, cf. MfK MUS 5664.
- 38 Michel, Desnos (voir note 22), feuille II.
- 39 Ibid., feuille VI.
- 40 MfK MUS 5664.
- 41 Christophe Studeny, «La révolution des transports et l'accélération de la France (1770–1870)», in Mathieu Flonneau, Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Rennes 2009, 117–133.
- 42 Gerhard Dohrn-van Rossum, *L'histoire de l'heure. L'horlogerie et l'organisation moderne du temps*, Paris 1997, 360.
- 43 Catherine Herr-Laporte, ««Rien ne sert de courir, il faut partir à point». Temps et mobilité dans un long XVIII^e siècle», *Artefact* 10 (2019), 119–142, 132–137.
- 44 ACV, PP/1052/18.
- 45 AN, F/90/20006.
- 46 Behringer (voir note 9), 44.
- 47 Voir par exemple, AN, AD/IX/561, Instruction générale sur le service des postes, 1792, article I.
- 48 AN, F/90/20007, Service du Bureau d'arrivée, délibération du 4 octobre 1782, fol. 82–83.
- 49 Guyot insiste sur l'importance de ces informations pour les banquiers et les négociants, voir Edme-Gilles Guyot, *Guide des lettres contenant l'ordre général du départ et de l'arrivée des courriers des postes, dans toutes les principales villes de France*, Paris 1770, «Observations sur l'usage que l'on doit faire, des tables du Départ et de l'Arrivée des Lettres [...]». Lorna Weatherill note également que les marchands et les commerçants possèdent plus de montres que d'autres catégories socioprofessionnelles, sans que l'on puisse affirmer avec certitude que cette possession importante réponde au besoin d'avoir l'heure pour exercer leur métier, voir Lorna Weatherill, *Consumer Behaviour and Material Culture in Britain, 1660–1760*, Londres 1988, 177–178, 185–188.
- 50 Ce qu'ils revendiquent dans plusieurs sources, par exemple, AN, 19860703/3, dossier Finistère.
- 51 Dominique Margairaz, «Introduction. Économie et information à l'époque moderne», in Dominique Margairaz, Philippe Minard (dir.), *L'information économique (XVI^e–XIX^e siècle)*, Paris 2008, 3–16; Herr-Laporte (voir note 43), 123–124.
- 52 AN, AD/IX/459.
- 53 Wyss (voir note 14), 109; von Ryhiner, Klöti (voir note 15), 78–80.
- 54 Wyss (voir note 14), 109.
- 55 AN, AD/IX/459, «Arrêt du Conseil d'État du roi, servant de règlement sur les Diligences & Messageries du Royaume du 23 Janvier 1777», Article II.
- 56 Ibid., Article III.
- 57 Dohrn-van Rossum (voir note 42), 360.
- 58 Ibid., 131–179.
- 59 Philippe Henry, «La perception et l'usage du temps au XVIII^e siècle», in Catherine Cardinal et al. (éd.), *L'homme et le temps en Suisse, 1291–1991*, La Chaux-de-Fonds 1991, 35–42; Dohrn-van Rossum (voir note 42), 361.

- 60 Des sources iconographiques en témoignent, cf. Adhmar Kermabon, *Bureau de poste, 1760*, 1889, Aquarelle, Musée de la Poste, Paris, Inv. G288. Sur ce point, voir: Jakob Messerli, *Gleichmässig, pünktlich, schnell. Zeiteinteilung und Zeitgebrauch in der Schweiz im 19. Jahrhundert*, Zurich 1995, 111–136; Paul Glennie, Nigel Thrift, *Shaping the Day. A History of Timekeeping in England and Wales, 1300–1800*, Oxford 2009, 119–137; Bruno Blondé, Gerrit Verhoeven, «Against the Clock. Time Awareness in Early Modern Antwerp, 1585–1789», *Continuity and Change* 28/2 (2013), 213–244.
- 61 Glennie, Thrift (voir note 60), 100–177.
- 62 Sur le temps dans l'espace privé, voir Dequidt (voir note 6), 54–59.
- 63 Des exemplaires sont conservés au Musée international d'horlogerie de La Chaux-de-Fonds (Suisse) et au Museum of the History of Science d'Oxford. Voir aussi Ernst von Bassermann-Jordan, Hans von Beterle, *Montres, pendules et horloges*, Paris 1964, 101.
- 64 Jacques Gapaillard, *Histoire de l'heure en France*, Paris 2011, 45–46; Bassermann-Jordan, Beterle (voir note 63), 263; Dohrn-van Rossum (voir note 42), 361; David S. Landes, *L'heure qu'il est. Les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Paris 1987, 135–136, 181–189, 199.
- 65 Daniel Roche, *La France des Lumières*, Paris 1993, 80.
- 66 Catherine Herr-Laporte, «Les montres de voyage. Désignations, techniques et usages (1700–1830)», in Gianenrico Bernasconi, Susanne Thürigen (éd.), *Material History of Time. Objects and Practices, 14th–18th Centuries*, Berlin, à paraître (2020).
- 67 Annik Pardailhé-Galabrun, *La naissance de l'intime. 3000 foyers parisiens, XVII^e–XVIII^e siècles*, Paris 1988, 149, 163, 396–397; Daniel Roche, *Le peuple de Paris. Essai sur la culture populaire au XVIII^e siècle*, Paris 1998, 302; Dequidt (voir note 5). La même constatation a été faite en Angleterre: Weatherill (voir note 49), 25–28; Glennie, Thrift (voir note 60), 109–110.
- 68 John Styles, *The Dress of People. Everyday Fashion in Eighteenth-Century England*, New Haven 2007, 97–98.
- 69 Ibid., 102–103.
- 70 Marchand (voir note 12), 279.
- 71 Un exemplaire est conservé au Postal Museum de Londres (Inv. 2009–0060/14). Roy Charles Anderson, Joy Mary Anderson, *Quicksilver. A Hundred Years of Coaching, 1750–1850*, Newton Abbott 1973, 76, 164; Anthony Bird, *Roads and Vehicles*, Londres 1973, 125; Eviatar Zerubavel, «The Standardization of Time. A Sociohistorical Perspective», *American Journal of Sociology* 88/1 (1982), 1–23, 6.
- 72 Glennie, Thrift (voir note 60); Blondé, Verhoeven (voir note 60); Dequidt (voir note 6), 100; Gerrit Verhoeven, «Time Technology. Watches, Clocks, and Time Perception in London (1775–1825)», in Bernasconi, Thürigen (voir note 66).
- 73 Styles (voir note 68), 101.
- 74 Léopold Berchtold, *Essai pour diriger et étendre les recherches des voyageurs [...]*, tome 1, Paris 1797, 83.
- 75 En Suisse, ce sont même différents systèmes de mesure de l'heure qui coexistent, cf. Messerli (voir note 60), 17–42.
- 76 Ibid., 57–68; Landes (voir note 64), 191; Gapaillard (voir note 64), 87–114.
- 77 Messerli (voir note 60), 57–68; Gapaillard (voir note 64), 102–110.
- 78 Henry (voir note 59), 35.
- 79 Dequidt (voir note 6), 101.
- 80 Gapaillard (voir note 64), 98–99; Andrée Gotteland, *Les cadrans solaires et méridiennes disparus de Paris*, Paris 2002.
- 81 Landes (voir note 64), 191; Dequidt (voir note 6), 101.
- 82 Landes (voir note 64), 149–150; Messerli (voir note 60), 70.
- 83 Wolfgang Behringer, «Communications Revolutions. A Historiographical Concept», *German History* 24/3 (2006), 333–374, 365.

- 84 Dohrn-van Rossum (voir note 42), 337; Lucien Baillaud, «Les chemins de fer et l'heure légale», *Revue d'histoire des chemins de fer* 35 (2006), 25–40, 26.
- 85 Paul Dobraszczyk, «Useful Reading? Designing Information for London's Victorian Cab Passengers», *Journal of Design History* 21/2 (2008), 121–141, 137.
- 86 Behringer (voir note 9), 44.
- 87 Colin Symes, «Time and Motion. Chronometry and the Railway Timetables of New South Wales, 1855–1906», *KronoScope* 11/1 (2011), 145–165, 162.
- 88 Christophe Studeny, «L'éveil de la vitesse. La France au galop de la malle-poste», in Daniel Roche, *Voitures, chevaux et attelages du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris 2000, 247–264, 263; Nicolas Verdier, «La montre et l'odomètre. Aux origines de la diffusion du concept de vitesse. Louis Dutens et son itinéraire des routes les plus fréquentées, 1775–1793», in Bernasconi, Thürigen (voir note 66).
- 89 Blondé, Verhoeven (voir note 60); Verhoeven (voir note 72).

Zusammenfassung

Fahrpläne. Ein Mobilitätsmittel im 18. und im beginnenden 19. Jahrhundert

Die Beschleunigung der Transporte im Lauf des 18. und des beginnenden 19. Jahrhunderts ist nicht zuletzt über eine neue temporale Koordination möglich geworden. Sie wurde grundlegend für die Organisation des Brief-, Paket- und Personentransports. Ein wichtiges Element davon waren die Fahrpläne. Sie wurden eingeführt zur gemeinsamen Nutzung der Zeit durch die verschiedenen involvierten Akteur*innen. Trotz der grossen Unterschiedlichkeit zeigen sich anhand von Form und Materialität der Fahrpläne einige Tendenzen: eine fortschreitende Normierung, ein Nebeneinander von diskursiven Formen und Tabellen sowie eine zunehmende zeitliche Präzision von Tages- über Stunden- bis hin zu Minutenangaben. Die Verbreitung der Fahrpläne, die unter anderem mit den immer zahlreicher werdenden öffentlichen Uhren verbunden war, führte in den Zusammenhängen der Mobilität zu einer Internalisierung der Zeit, wie sie auch für andere Lebensbereiche festgestellt werden kann. Die Fahrpläne schrieben sich ein in eine neue Mobilitätskultur, sie zeugen von neuen Alltagspraktiken der Zeitmessung und noch allgemeiner von einem neuen Umgang mit der Zeit.

(Übersetzung: Hans-Ulrich Schiedt)

Multimodale Mobilität

Kurt Möser

Die Mobilitätsgeschichte hat, wie schon die Technikgeschichte, gelernt, dass «the user matters». Insbesondere die Nutzungsgeschichte des Automobils hat seit der letzten Jahrhundertwende eine Konjunktur erlebt.¹ Aber: Die Nutzerinnen und Nutzer² des Autos gebrauchten (und gebrauchen) eben nur selten lediglich diese eine Mobilitätsmaschine. Ein genauerer Blick auf die frühen Automobilisten lässt erkennen, dass sie alle davor andere Mobilitätsformen praktizierten, etwa Fahrrad fahren, oder es wenigstens ausprobierten. Meistens ritten oder segelten sie auch, und sie stiegen mitunter auch auf Flugzeuge um. Und die Mehrzahl hatte Erfahrungen mit anderen abenteuerlichen Lebens- und Mobilitätsformen abseits der Strassen: sie jagten, reisten in exotische Länder, machten Kanutouren durch Europa. Sie verglichen dann durchwegs ihre Erfahrungen miteinander und mobilisierten sie für andere Aktivitäten; und sie lasen und schrieben darüber.

Damit ergeben sich über eine «Geschwindigkeitskultur» hinaus die Umriss einer transmodalen Kultur individueller Mobilitätsmaschinen, die generell in den Kulturen der Jahrhundertwende angelegt sind, durch Elemente dieser Kulturen aktiviert werden und diese wiederum beeinflussen.³ Ich plädiere nach diesem Befund nicht nur für eine multidisziplinäre Mobilitätsgeschichte – eine solche ist sowieso nötig, um die komplexen Fragen von Kultur, Technik und Gesellschaft in den Blick zu bekommen –, sondern auch für eine trans- und multimodal orientierte Mobilitätsgeschichte, die Mobilitätsformen auch jenseits ihres eigentlichen Mobilitätsfeldes berücksichtigt. Also: keine Automobil-, Rad-, Boot- oder Flugzeuggeschichten, sondern eine Zusammenschau der Einzelgeschichten. Es liegt daher auf der Hand, dass eine adäquate, den komplexen Erfahrungen Raum gebende Geschichte von Mobilitätsnutzern, von frühen Automobilisten insbesondere, dies alles und mehr in Betracht ziehen muss – doch die Mobilitätsgeschichte tut dies, so meine Einschätzung, auch zehn Jahre nach der Publikation meiner Unternehmung einer umfassenderen, sparten- und funktionsübergreifenden Mobilitätsgeschichte noch längst nicht in ausreichender Weise. Die Mobilitätsgeschichte betrachtet vorwiegend die Modi der Nutzung und der sozialen und kulturellen Verankerung einzelner Transportmittel isoliert voneinander. Technische Gemeinsamkeiten werden mitunter angesprochen, viel seltener jedoch

Gemeinsamkeiten der Sozialisierung und Konditionierung der Kulturen und der Praxisformen der Nutzer. Bei der Analyse von Biografien der Mobilitätspioniere erschliesst sich hingegen eine Vielfalt von Gemeinsamkeiten der Erfahrungen, der Übertragung und Adaption von Fähigkeiten der Multinutzer. Während Räder und Radfahren als Erfahrungsbasis im Fokus der Mobilitätsforschung stehen, ist beispielsweise weder die Pferdendemobilität – Reiten, Kutschen, Fuhrwerke – adäquat berücksichtigt worden, noch sind Vorerfahrungen wie das Segeln kleiner Boote oder das Motorradfahren als Basis für das Fliegenlernen auf einer breiten Forschungsbasis untersucht worden. Auch eine Analyse der Medien, ihrer oft ähnlichen Repräsentations- und Symbolsprache, der Rhetoriken und Ikonografien verschiedener individueller Mobilitätsmaschinen wird seltener unternommen, als es die Themen rechtfertigen.

Der Aufsatz wird sich exemplarisch mit einer Phase der Mobilitätsrevolution um 1900, und hier mit spartenübergreifenden Mobilitätsbiografien, mit Transferformen und Gemeinsamkeiten beschäftigen, mit Nutzern, die verschiedene Arten und Gattungen von Mobilitätsmaschinen nacheinander oder gleichzeitig benutzen: Räder, Boote, Automobile oder Fluggeräte. Als gemeinsame Anforderungen wurden Fähigkeiten zum Multitasking und zum Umgang mit komplexen, rasch wechselnden Situationen und das «Beherrschen» von Geschwindigkeit und Beschleunigung angesehen. Dies erforderte Sozialisationsprozesse, die viele Gemeinsamkeiten zeigten. Dazu gehörten Familiarisierungs- und oft auch gezielte Lernstrategien, die auf Vorerfahrungen aufbauten, Körperkonditionierungen und Transferprozesse von Skills. Solche biografischen Voraussetzungen waren immer auch technische, vor allem aber auch körperlich-sinnliche Erfahrungen, und sie wurden personal und/oder durch Medien vermittelt. Schliesslich entwickelte sich eine Kultur «passiver Nutzer», von neugierigen Zuschauern, Amateurexperten und Enthusiasten der neuen Mobilitätsmaschinen. Wir haben es durchwegs mit komplexen Nutzerbiografien zu tun; und somit müssen wir komplexe Nutzergeschichten erzählen, um nicht unverzeihlich zu simplifizieren. Täten wir das – schauten wir also bloss auf eine Weise der Mobilität einer Person –, dann bekämen wir einen schiefen oder sogar falschen Eindruck von der Singularität dieses Feldes. Wir bekämen allenfalls einen Ausschnitt zu sehen. Wir müssen also fragen, was etwa die frühen Automobilisten wussten, konnten oder lasen, auf welche Fähigkeiten, technische oder andere, sie stolz waren, wie sie diese erwarben oder weitergaben und wie sie ihre eigene Tätigkeit sahen, wie sie mit ihren Maschinen umgingen und vor allem auch, wie sie auf Konkurrenz, Kritik oder Lob reagierten, wie sie ihre eigene Rolle als Mann oder Frau sahen oder gesehen wissen wollten. Dies ist eine grosse Aufgabe, die wohl am besten lösbar ist, wenn erst einmal die Mobilität im Leben einiger exemplarischer «Mobilitätshelden» betrachtet wird.

Exemplarische Multimobilitätsbiografien

Wie wichtig es ist, nicht nur einzelne Sparten der Mobilität isoliert zu betrachten, wird beim Nahblick auf typische Mobilitätsbiografien sofort evident. Flieger waren nie nur Flieger, Automobilisten selten nur Automobilisten. Der Pour-le-Mérite-Flieger Ernst Udet etwa ging 18-jährig als freiwilliger «Herrenfahrer» mit seinem eigenen Motorrad in den Krieg,⁴ nachdem er vorher Modellflugzeuge und einen manntragenden Gleiter gebaut hatte – und natürlich Fahrrad fuhr. Seine multimodale Technikaffinität zeigt sich nicht nur in dieser Verschränkung der Modi, sondern im Modellbau, der für viele Technikpioniere der Mobilität eine wesentliche Sozialisationstätigkeit in ihrer Jugend war.

Riskantes Autofahren zeichnete viele Flieger aus, so beispielsweise Antony Fokker, der ausserdem Motorrennyachten besass – eine davon konstruierte er selbst – und Regatten segelte.⁵ Angehörige von Fliegerstaffeln beider Seiten hatten während des Weltkrieges grosszügigen Zugang zu Automobilen und Motorrädern, die komplementär oder als Substitution gern genutzt wurden. Ernst Heinke berichtet in seiner Autobiografie von hochriskanten und aggressionsbetonten Autofahrten, weil er durch die Einschränkungen des Versailler Vertrages nicht fliegen konnte und dies kompensierte: «Das Jahr 1920 verging, und das Bauverbot dehnte sich immer länger aus. Die Unzufriedenheit trieb mich umher. Ich fing an, mit dem Auto durch die Landschaft zu rasen, um mir – abgeschnitten von der Schnelligkeit des Fliegens – irgendeinen Ersatz für das verlorene Lebensgefühl zu verschaffen.»⁶

Neben dem Pferd war das Fahrrad die primäre Bezugsmobilitätsmaschine, nicht nur in technischer Hinsicht, sondern auch biografisch. Ein paar Beispiele unter vielen möglichen: Gustav Braunbeck wurde als Fahrer dreimal hintereinander Deutschland- und Europameister bei «Niederradkunstmeisterschaften», bevor er im Jahr 1893 zum Motorsportpionier und zum Herausgeber eines wichtigen Jahrbuchs zum Automobil wurde. Der Jagdflieger Max Immelmann brillierte als Kunst- und Saalradfahrer nach seiner Kadettenzeit. Und viele Protagonisten des neuen Kanutourensports fuhren auch Radtouren.

Basisskills Reiten und Fahren

Kaum ein Nutzer oder eine Nutzerin von Autos oder Flugzeugen war des Radfahrens unkundig. Reiten war eine weitere typische Mobilitätsheranführung. Manfred von Richthofen (oder sein Ghostwriter) etwa schrieb von seiner offizierstypischen «Leidenschaft für den Pferdesport», für «Springkonkurrenzen und Geländeritte».⁷ Der Flugpionier Samuel Cody trat als Distanzreiter regel-

mässig gegen Radfahrer an, fuhr aber auch selber Rad. Reiten wurde aber auch durchwegs als Vorkonditionierung gesehen. So etwa John Buchan: «I've done a bit of steeple-chasin' and huntin', and I've good hands for a horse, so I can handle a bus [Slang für Flugzeug, KM] fairly well. It's all a matter of hands. You know.»⁸ Hier ist die Übertragung der Fähigkeiten eines Geländereiters auf das Flugzeug evident. Aber wie lernte Buchans Held seine «horsemanship»?

Wir wissen viel Anekdotisches, leider aber wenig Prinzipielles über Skills, Skillvermittlung oder Kooperationsformen von pferdegezogenen Fahrzeugen um 1900.⁹ Das mag wohl auch daran liegen, dass professionelle Pferdekutscher sich kaum über ihr Tun äusserten, auch wenn sie genau wussten, was wie zu tun war. Es gibt kaum Quellen, wie beispielsweise die Kooperation zwischen Kutschern und Reitern auf Beipferden konkret ablief, wenn ein sechsspännig gefahrenes Artilleriegeschütz mit Protze in einem Hohlweg wenden musste, auch wenn das Manöver in den Fahrabweisungen der kaiserlichen Armee niedergelegt war. Lehrbücher, wie sie später für Automobilisten entstanden, gab es davor schon für kutschierende «Herrenfahrer» – ein Begriff, der heute zumeist selbstfahrenden Automobilisten zugeordnet wird, der aber zunächst für Amateure entstand, die selber kutschieren und ihre professionellen Kutscher ablösen wollten. Leider ist bisher die Aktivierung und Referenzialisierung der beträchtlichen Skills beim Pferdefahren durch die frühen Automobilisten kaum zum Thema der Mobilitätsforschung gemacht worden. Präskription durch Lehr- und Handbücher und die Deskription des tatsächlichen praktischen Handelns (oder dessen Rekonstruktion) sind aber, wie Historiker wissen, zwei verschiedene Sachverhalte.

Sozialtypologien: «Sportsmen» und Offiziere, Frauen und Abenteurer

Das um 1900 aus Grossbritannien importierte, aber in der westlichen Welt universaler werdende «Sportsman»-Ideal, interferierend mit dem universaleren «Gentleman»-Typus, überschneidet sich auch mit dem des Offiziers: Dieser war durch seine überragenden Charaktereigenschaften vorbereitet für die «Meisterung» von Mobilitätsmaschinen, die hohe Ansprüche an Geistesgegenwart und «Kaltblütigkeit» stellten. Beides waren hoch geschätzte Werte der Jahrhundertwende. Die nötigen praktischen Fähigkeiten, so der gängige Anspruch, könnten dann von einem vielfältig erprobten «Sportsman» leicht erworben werden, zumal er vorkonditioniert war durch typische fertigkeitserfordernde und -generierende Sportarten, wie Steeplechase und Fuchsjagden, Radrennen, Distanzritte oder Segelerfahrungen. Wenig verwunderlich, dass deshalb Offiziere wiederum

ihre Erfahrungen mit den neuen Mobilitätsmaschinen und Sportgeräten ins Militär einbrachten. Die ersten Versuche mit maschinengewehrtragenden Automobilen und Flugzeugen, mit Radfahreinheiten oder sogar mit Skiausrüstungen für Gebirgstruppen machten jüngere Offiziere. Die Militärs waren anfangs häufig skeptisch gegen diese Innovationen. Doch auf einigen dieser Felder entstanden hybride militär-zivile Strukturen, im Fall der deutschen Militärs etwa die Freiwilligen Automobil- und Motorbootkorps, oder es wurden Flugwettbewerbe mit klar militärischen Nutzungsvorgaben ausgeschrieben, an denen aber auch Zivilisten teilnahmen.

Die neue Mobilität bot aber auch Frauen ein Möglichkeitsfeld, in risiko- und abenteuerdominierte Männerdomänen vorzudringen. Ihre Hinwendung zur Fahrradkultur, mit Wirkungen auf «body politics», Kleidung und Sozialmuster, ist besser erforscht worden als die Kulturen früher Automobilistinnen und Fliegerinnen. Einzelne Frauen wie Melli Beese oder später Amelia Earhart waren hier stil- und imageprägend und trafen auf eine neugierige Öffentlichkeit.¹⁰ Auch die Sozialisation von Kindern und Jugendlichen für Mobilität hat bisher kaum gebührende Aufmerksamkeit in der Forschung gefunden, ebenso wenig wie Sozialisationsvorgänge, die vor dem eigentlichen Radfahren oder Segeln stattfanden, Mobilitätsspiele, Lektüren oder Modellbau beispielsweise.

Technische Fertigkeiten

Ein gemeinsames Merkmal der neuen Mobilitätskulturen um 1900 war die aktive, konkrete Befassung mit den Fahrzeugen und Geräten, der objekt- und mechanikbezogene Umgang. Er reichte vom Pflegen, Warten, Reparieren bis zum notgedrungenen Selbstbau und zur Weiterentwicklung von Versuchsgeräten der Erfinder und Entwickler. Wesentlich war die Notwendigkeit, Wartungen und kleinere Reparaturen auszuführen, weil meistens noch keine Infrastrukturen dafür bestanden oder man sich ausserhalb dieser ausgesetzt in der Luft, in infrastrukturfernen Gebieten zu Land oder auf See bewegte. Extensive Reparaturen bis zum Selbstbau von Komponenten waren essenziell; technische Kreativität war gefordert. Im Fall kleiner Boote oder der frühen Fliegerei konnte man durch eigenes Konstruieren und Bauen vor dem eigentlichen Nutzvorgang einen sozusagen holistischen Zugang zu der neuen Mobilität entwickeln. «Tinkering», «monkeying», Selbstbau und bastelndes Modifizieren stellen dabei ein technisches Feld dar, das typisch für die frühe Multimobilität ist, wobei die erworbenen technischen Fähigkeiten beim Umstieg von Nutzern auf jeweils andere Mobilitätsmaschinen nützlich waren und aktiviert werden konnten. Die Mobilitätskultur um 1900 war ein Pionierfeld der breiten, bis weit in bürgerliche

Kreise hineinreichenden Entwicklung von technischer Kreativität und eines aktiven Umgangs mit Technikobjekten. Bis jetzt fehlt allerdings ein Begriff für die Kombination von Entwurf, Konstruktion, Bau, Test und Verbesserung, wie sie die Wrights oder überhaupt die meisten der frühen Flieger praktizierten. Der Begriff «Prosumer»,¹¹ der heute gern für die aktive Aneignung von Technik verwendet wird, ist nicht nur anachronistisch, sondern auch nicht angemessen, denn von blossem Konsum kann keine Rede sein.

Konstruierendes, bauendes und wartendes Handanlegen wurde um 1900 durchwegs ambivalent gesehen: einerseits als notgedrungene Aktivität, wenn keine Helfer, Chauffeure oder Reparaturprofis verfügbar waren, andererseits aber auch als Übung in Selbsthilfe und als Kompetenz- und Skilldemonstration – und dies insbesondere von sozialen Schichten, die es bislang scheuten, sich dreckig zu machen. Gerade wenn Frauen sich selber helfen konnten, war der Respekt in der Mobilitätscommunity meist grösser als die Skepsis aussenstehender, technikdistanzierter Beobachter. Bürgersöhne und -töchter begannen, manuelles Arbeiten, das zuvor wenig prestigeträchtig, ja gesellschaftlich riskant war, salonfähig zu machen. Automobile waren dabei für Rudyard Kipling Lehrwerkzeuge: «I am the Mentor of banana-fingered men!»¹²

Die um 1900 boomende Kanukultur etwa war ausgesprochen bastel- und modifikationsorientiert: «Rig your own sail, bend it to the boom and yard, attach the halyards and sheets just where they should be to work to the best advantage; adjust the parrels, screw down the cleats, place the steering lines and construct your reefing gear. Thus will you learn much, become handy with lines, the palm and sail needle, and so be able to do better and stronger work about the sailing gear than any builder in the country.» Der Stolz auf die eigene Kompetenz wird hier ebenso deutlich wie die Beschreibung eines neuen Nutzertypus, der Originalität und Handanlegen miteinander kombiniert: «Probably no two canoes in the country are rigged exactly alike, and this shows conclusively that the canoeists must be a monkeying set of fellows, for originality is a rare quality among men in most walks of life.»¹³

Tatsächlich waren «monkeying fellows» für die Spezifik der meisten Nutzungsformen charakteristisch, zumal sie meistens aus sozialen Schichten stammten, in denen handwerkliche Tätigkeiten und vor allem inventives Handanlegen nicht verbreitet waren und wenig Sozialprestige genossen. Manches war dabei freiwilliges «monkeying», vieles aber nicht. Das Beheben der häufigen Pannen, Schäden und technischen Probleme in infrastrukturfernen Gebieten war zwar einerseits eine bittere Notwendigkeit, aber auch eine Schule der Selbsthilfe und dadurch eine Quelle des Stolzes. Entsprechend ambivalent erzählte man davon: Es wurde auf die unzuverlässigen Motoren oder Bauteile geflucht; doch andererseits berichtete man stolz über erfolgreiches Reparieren. Die überstandene Panne

wurde zum Topos, besonders wenn es um Reparaturen an Booten ging oder um Notlandungen und um erneute Starts nach selbst durchgeführten Reparaturen. Insbesondere Nutzerinnen waren stolz auf solche Abenteuer.

Somit konnten die neuen Mobilitätsmaschinen als Instrumente einer neuen technisch-kreativen Bildung und als Werkzeuge einer neuen Haltung zur Technik positioniert werden. Der «Willensbildner» Panne erschien so als Test von Durchhaltequalitäten, schliesslich auch als Feld der Erprobung analytischer, rationaler, praxisbezogener Fähigkeiten – bürgerliche Qualitäten, die sich nun auf einem vollkommen neuen Feld zu bewähren hatten. Damit waren technische Modifikationen oder Pannenbehebungen letztlich ein Erziehungs- und Bildungsfaktor von sozialen Schichten, die langsam in eine stärkere Technikaffinität hineinwuchsen. Kiplings Automobil sprach: «I am all the Education Act there is!»

Erzieherisch wirkten Mobilitätsmaschinen um 1900 auch noch in einer anderen Weise: als Pionierfeld der Moderne, als Sozialisierungsagenten für die Zumutungen der sich beschleunigenden Welt der Nervosität und des Tempos.¹⁴ Die erforderlichen Eigenschaften der Mobilitätspioniere, die allseitige Beherrschung ihrer Maschinen und Mut, Entschlossenheit, Geistesgegenwart, aber auch Durchsetzungsfähigkeit in Überbietungswettbewerben, sind die Eigenschaften, die das Zurechtkommen mit der Moderne zu erfordern schienen. Biografisch wird dies immer wieder deutlich: Die frühen Nutzer von Rädern, Booten und Aeroplanen erscheinen als prototypische Produkte ebenso wie als Gestalter der technischen Umbrüche und ihrer technosozialen Konstruktion.

Materialität und Technik der Multimobilität: Techniktransfers, technische Crossover, technische Hybride

Alle neuen Mobilitätsmaschinen entstanden um die Jahrhundertwende. Charakteristisch für diese war die neue Kultur des Leichtbaus, die sich deutlich von den «schweren» Ingenieurstechniken unterschied, die im 19. Jahrhundert dominierten. Neue Materialien und neue Verarbeitungstechniken beeinflussten die Konstruktion und den Bau von Rädern, Booten und Flugmaschinen. Beispielsweise kam Aluminium, das bis dahin teuer und nicht wirklich praxisgerecht zu verarbeiten war, in Form dünner, eloxierter und damit korrosionsfester Bleche zum Einsatz. Dadurch wurden neue Fügetechniken wie Bördelungen, Aussteifungen durch Profile oder Flachnietungen nötig. Statt schwerer gegossener Teile, die spanabhebend bearbeitet werden mussten, wurde nun geprägt und gestanzt.

Doch nicht nur innovative Materialien kennzeichneten die neuen Mobilitätsmaschinen, sondern auch traditionelle. Sie wurden aber rekonstruiert und praktisch neu erfunden – dünne Holzurniere etwa, die mit neuen Klebstoffen wie Resorcin

oder Phenol formverleimt wurden. Das revolutionierte den Bau schneller Rennboote, der Schwimmer für Wasserflugzeuge oder von Flugzeugrümpfen.

Formverleimungen erlaubten feste, stabile und trotzdem dünne und leichte Schalen, die für sich schon «selbsttragend» waren. Sie brauchten allenfalls innere Aussteifungen, aber kein tragendes Gerüst mehr, das beplankt werden musste. Dieses «stressed skin»-Verfahren war ein technischer Paradigmenwechsel. Deutsche und französische Flugzeuge, etwa die Deperdussin-, Albatros- und Roland-Maschinen, wurden ebenso wie Heinkel/Brandenburg-Wasserflugzeugschwimmer und Rennbootsrümpfe nach dieser Methode gebaut.¹⁵ Metallbau-techniken deutscher Flugzeuge nach 1917 und erste «selbsttragende» Autokaroserien der Zwischenkriegszeit folgten diesem Pfad.

Wiederum typisch ist für das Feld der Mobilität der rege technische Austausch zwischen den Mobilitätssparten. Am auffälligsten ist das Feld des Antriebs: Verbrennungsmotoren wurden typischerweise multimodal eingesetzt, mit gegenseitigen Befruchtungen und der Applikation von Verbesserungen. Trike-Motoren trieben Luftschiffe an, Automotoren wurden für Fluggeräte optimiert, und die dort erzielten Modifikationen kamen wiederum Landfahrzeugen zugute. So verwendete der Flugpionier Alberto Santos-Dumont den Antriebsstrang seines De-Dion-Tricycles für sein kleines Luftschiff. Flugmotoren waren nicht selten adaptierte Automobilmotoren, so etwa die Renault-Reihenmotoren französischer Maschinen. Technische Engpässe führten zu neuen Lösungen, waren aber auch für spezifische Einsatzweisen verantwortlich. So wurden leistungsfähige Verbrennungsmotoren in Rennbooten erprobt, da hier ein Kernproblem dieser starken Motoren, die Abfuhr grosser Wärmemengen, die angesichts niedriger Wirkungsgrade anfielen, leichter gelöst werden konnte als auf der Strasse oder in der Luft: Kühlwasser stand unbegrenzt zur Verfügung.

Treiber für die Entwicklung leichter, leistungsstarker und dabei zuverlässiger Motoren war die Luftfahrt. Um 1910 gab es erstmals Motoren, die ein Leistungsgewicht von 1 kg pro PS besaßen. Dabei entstanden interessante Neuentwicklungen – typisch waren etwa die französischen Umlaufmotoren von Gnome et Rhône. Sie wurden zwar selten in Strassenfahrzeuge eingebaut, beeinflussten aber durch manche konstruktive und fertigungstechnische Lösungen den allgemeinen Mobilitätsmotorenbau. Flugmotoren verfügten dann schon um 1917 über Doppelzündung, Vierventiltechnik und Aufladung.

Verstärkt nach 1918 lernten auch Automobilkonstrukteure von der Luftfahrt.¹⁶ Und umgekehrt begaben sich Flugzeugingenieure auf das Feld des Automobilbaus und übertrugen und adaptierten Lösungen für spezifische Probleme der Weltkriegsflugzeuge. Die Kompressoraufladung beispielsweise diente ursprünglich zum Bau von «Höhenmotoren», um den abnehmenden Sauerstoffgehalt in grossen Höhen zu kompensieren und einen Leistungsverlust zu verhindern. Nach

dem Krieg wurde diese Technik dann zur Leistungssteigerung bei Rennmotoren eingesetzt. Die motorischen Erfordernisse der neuen Mobilität schoben die Entwicklung schnelllaufender, leichter, auch kleinerer und leichter verfügbarer Triebwerke an.

Leichtbaumaterialien als technische Basis von Rädern, Automobilen, Rennbooten und Fluggeräten standen nun auch, in Form von Halbzeugen oder Zulieferteilen, einfacher zur Verfügung. Erfinder und Entwickler konnten sozusagen «ins Regal greifen»; typisch hierfür war Carl Benz, der für seinen Patentmotorwagen Trike-Teile der Frankfurter Velozipedfabrik Adlerwerke zukaufte und radtypische leichte Rohre verwendete. Wie stark gerade Fahrradtechnik als Basis, Anreger oder Materialreservoir diente, wird an zwei Beispielen deutlich: Orville und Wilbur Wright waren Fahrradhändler und -produzenten und nutzten Fahrradkomponenten für ihren «Flyer» sowie kugelgelagerte Naben und Ketten für die Kraftübertragung vom Motor auf die beiden Propeller. Dass Fahrradtechnik beide süddeutschen Automobilfinder nicht nur beeinflusste, sondern dass ganz konkret Teile oder ganze Fahrzeuge übernommen wurden, ist nicht nur an Benz' Geräten sichtbar, sondern auch an Daimlers und Maybachs «Stahlradwagen» von 1888: Das Fahrzeug wurde als Technikcollage von den NSU-Werken, Abteilung Fahrrad, gebaut. Technische Hybride, Crossovermaschinen und übertragene technische Lösungen waren charakteristisch für die Epoche um 1900.¹⁷

Erfahrungen: körperlich

Mobilität um 1900 ist in den meisten Fällen verbunden mit neuartigen respektive mindestens veränderten körperlichen und sinnlichen Erfahrungen und Anforderungen. Ein wichtiges Feld ist der Körperkonditionierungsprozess des Balancierens,¹⁸ der als essenziell für neue Mobilitätsmaschinen erkannt wurde, vom Radfahren bis zum Umgang mit instabilen, «sensiblen» Fluggeräten, kenterbaren kleinen Leichtjollen oder Kanus. Balancierenlernen stand daher am Anfang der Ausbildungen zum Radfahren, Dinghysegeln oder Fliegen.

Weitere Gemeinsamkeiten bildeten das Multitasking, so etwa die Verarbeitung unterschiedlicher Sinnesdaten und das Ausführen komplexer Körperreaktionen, wie Steuerungsbewegungen beim Fliegen oder Jollensegeln, und die Überwachung des Mobilitätsraums durch zwei- oder dreidimensionalen Rundumblick. Es ging zudem um schnelle und situationsangemessene Reaktionen auf rasch wechselnde Anforderungen des Mobilitätsumfeldes und oft um Koordination mit anderen Personen, in einer Crew oder Besatzung, etwa bei Zweipersonenflugzeugen, Jollen oder beim Motorradfahren zu zweit.¹⁹

Die Motivationen für das Sicheinlassen auf solche – mitunter wenig angenehme, extreme oder belastende – Körpererfahrungen liegen, wie für die «Abenteuermaschine» Automobil durchwegs festgestellt, in der Suche nach herausfordernden Erfahrungen. Sie waren aber eben nicht auf Automobile beschränkt. Motorräder waren beispielsweise extremer fordernde Landfahrzeuge. Auf dem Wasser waren es Jollen oder Kanus. Die neuen Luftfahrzeuge überboten die bis dahin bekannten faszinierenden oder erlittenen Körpererfahrungsweisen dann noch.

Skills und Fähigkeiten

Die Querverbindungen und Hierarchien der Mobilitätsmaschinen führten nicht nur zu technischen Transfers, sondern auch zu Transfers von Fähigkeiten. Beim ersten Gebrauch und bei den Einübungen erkannten Novizen Ähnlichkeiten der neuen Skills mit ihren Vorerfahrungen und wendeten sie an. Typisch ist, dass Mobilitätsvorerfahrungen auch auf Erfahrungen zurückgeführt wurden, die vom Alltag abwichen – Erfahrungen mit «Fahrgeschäften» auf Jahrmärkten etwa.²⁰ Nicht nur die Sozialisation, sondern auch die erforderlichen körperlichen und mentalen Fähigkeiten wurden durchwegs auf Vorerfahrungen zurückgeführt – und zwar sowohl gezielt, durch persönliche Vermittlung, durch Schulung und Lehre, als auch durch eigene, selbstständig reflektierte Erfahrungsprozesse. Textmedien spielten bei den Transfervorgängen eine wichtige Rolle: Lehrbücher, Erfahrungsberichte, Nutzerartikel in Clubzeitschriften und nicht zuletzt fiktionale Texte, die auch für die Attraktion potenzieller Nutzer mit verantwortlich waren.

Typisch für die Vermittlung war der personale Unterricht.²¹ Speziell beim Flugunterricht wurden Vorkonditionierungen als erforderlich angesehen: «Die beste Grundlage zur praktischen Ausbildung der Flugzeug- und Luftschiffsführer bilden Fahrten im Freiballon; sie geben Gelegenheit zum Studium der Luftströmungen in verschiedenen Höhen, zur Anwendung der Gasgesetze, deren Beherrschung für die einwandfreie Führung des Luftschiffs erste Bedingung ist, zur Erlernung der Kursberechnung und Orientierung nach der Karte.»²² Aber auch Landfahrzeuge vermittelten wichtige Kenntnisse für das Fliegen: «Als beste Vorschule bezüglich Schulung des Augenmasses für bewegte Massen wäre Bootfahren an stark strömenden Flüssen oder Segeln zu betrachten [...] Eine zweite gute Vorschule bildet das Motorradfahren sowohl bezüglich Geschicklichkeit als wie Motorkennntnis».²³ Beim Motorradfahren galten wiederum Radfahrkenntnisse als unverzichtbar: «Diese Kunst der Gleichgewichtshaltung muß gelernt werden, und man lernt sie am besten auf dem Fahrrad.»²⁴ Ein guter Fahrradschüler hielt sich für einen ausgezeichneten Eislaufexperten, der zu besserem Kraftein-

satz und Gleichgewichtshalten fähig sei als die meisten anderen,²⁵ und so das Radfahren leichter erlernte. Dem Kunstradfahrer und Flugpionier Karl Jatho kam die «körperliche Gewandtheit, die er durch diesen Sport erwarb [...] wie so manchem anderen Flieger, bei seinen Flugversuchen zugute».²⁶ Schliesslich kam es immer wieder zu Überbietungen der Mobilitätsformen und zur Bildung von eigentlichen Hierarchien. 1912 schrieb das Neckarsulmer Motorradwerk NSU: «Ein Blick auf die Fliegerei zeigt, dass aus der Schule des Motorradsports viele weltberühmte Flieger hervorgegangen sind» und dass das Motorradfahren als «beste Vorschule für den gefährvollen Beruf eines Fliegers» zu gelten hat.²⁷ Motorisierte Strassenfahrzeuge waren schon nicht mehr an der vordersten Front der Modernisierung des Verkehrs und liessen frühere, als zahmer empfundene Praktiken veralten. Radfahrer stiegen auf Motorfahrzeuge um, und Fliegen wurde zum vorläufigen Höhepunkt für Mobilitätspioniere. Landfahrzeuge und Boote waren im Rennen um die «härteste» Moderne, um das Image als äussersten Vorposten der technischen Modernisierung, unterlegen.

Konkrete Transfers komplexer Skills

Zum Transfer von Skills gehörte auch die Adaption an neue Auslegungen innerhalb derselben Gattung von Mobilitätsmaschinen – etwa die Gewöhnung an einen neuen Flugzeugtyp oder an ein neues Auto. Dies war oft irritierend und unfallträchtig. Das war besonders dann virulent, wenn die neuen Typen schwieriger zu bedienen waren oder neue Skills erforderten, die eingeübten Umgangsweisen entgegengesetzt waren. Die alten «automatisierten» Fähigkeiten konnten dann sogar hinderlich sein, weil sie den Erwerb der erforderlichen neuen Skills erschwerten oder blockierten. Typisch ist hier die Umgewöhnung von Piloten, die an «gutmütige», stabile Flugzeuge gewöhnt waren und auf Maschinen «umschulen» (auch das ein signifikanter Begriff) mussten, die weniger «verziehen» und andere Aufmerksamkeits- und Reaktionslevels erforderten. Das war etwa bei britischen Piloten 1916/17 der Fall, als die stabilen, aber verwundbaren Standardflugzeuge des Typs BE2c durch eine neue Generation beweglicher, empfindlicherer und «instabiler» Jagdeinsitzer wie der Sopwith Camel abgelöst wurden. Nicht selten hatten Flugzeuge oder Automobile sich ablösender Generationen so unterschiedliche Eigenschaften und forderten so stark unterschiedliche Bedienskills, dass sie durchaus als andere Mobilitätsformen interpretiert werden können. Segler, die von stabilen Kielbooten auf kenterbare Rennjollen umstiegen, oder Piloten, die zwei Generationen später von «gutmütigen» subsonischen Flugzeugen auf «bemannte Raketen» mit doppelter Schallgeschwindigkeit umschulten, empfanden die Differenz zu ihren Vorerfahrungen als so tief, dass sie

mitunter davon sprachen, eine vollkommen neue Art der Fahr- beziehungsweise Flugerfahrung zu machen. Mehr noch: Vorerfahrungen konnten erforderliche neue Skills behindern. Anekdoten – eine Gattung, die für die textuelle Verarbeitung der Mobilität eine beträchtliche Rolle spielte – hatten solche gewandelten Anforderungen und missglückten Anpassungen der Nutzer oft zum Gegenstand. Ein weiterer Faktor, der Transferprozesse und die Aktivierung von Vorerfahrungen zum Problem werden liess, war die oft nicht «ergonomische» Bedienung, respektive eine solche, die kontraintuitives Handeln erforderte. Ein Beispiel dafür ist die letzte Phase des Landens eines Flugzeuges, bei der eben nicht stark «gedrückt», das heisst in Richtung des Bodens gesteuert werden darf.

«Draufgänger»: Aggressions- und Risikokulturen

Gemeinsam ist den Protagonisten der neuen Mobilitätskultur, dass sie mit den inhärenten und unvermeidbaren Risiken der Mobilitätsmaschinen umgehen mussten. Stürze der Zweiräder, Abstürze der Flugmaschinen oder spektakuläre Kenterungen der neuen instabileren Bootstypen drohten permanent. Zu den Gemeinsamkeiten der neuen multimodalen Mobilitätskultur gehört denn auch eine Betonung von Risiken und Grenzerfahrungen: Die Nutzer waren oft bereit, an ihre physischen Grenzen zu gehen, und darüber hinaus. Sie waren oft bereit, ihr Leben oder ihre Gesundheit einzusetzen, um in Wettbewerben Sieger zu bleiben oder in der Kultur der Überbietungen, Shows und Rekorde Erfolg zu haben. Risiken waren vielfältig und Unfallraten hoch – sei es bei Steherrennen von Motor- und Fahrrädern, bei Autorennen, die noch durchwegs auf öffentlichen Strassen stattfanden, und besonders bei Flugkonkurrenzen.

Nutzer und Zuschauer entwickelten, darauf reagierend, spezifische Weisen des Umgangs: So wurden die Risiken nicht nur als «normal», sondern als Herausforderung, sogar als heroisch reinterpretiert. Die Nutzertypen des aggressionsorientierten «Draufgängers», des «kühnen Rennfahrers», des «todesmutigen Fliegers» oder des «waghalsigen Piloten» formierten sich, in Anlehnung an ältere Risikonutzertypen wie Reiter, aber mit typischen Modifikationen. Die Kultur der Offiziere, mit ihrer erwarteten und proklamierten Bereitschaft zum «Opfer» existierte neben den Kulturen der risikobereiten Konstrukteure und der selbstausbildeten «first time flyers», die ebenfalls einer Rhetorik des «sich Opfern» unterworfen waren, freilich einer mit anderen Zielen, nämlich der Bereitschaft, für den technischen Fortschritt Geld, Gesundheit oder Leben zu geben. Persönliches «kalkuliertes Risiko»,²⁸ das vorgeblich notwendige Riskieren für die Weiterentwicklung der Technik und für den Fortschritt waren dabei oft verschränkt. «Opfer müssen gebracht werden», wurde als letztes Wort des abge-

stürzten Otto Lilienthal kolportiert. Diese technikheroische Haltung war typisch. Sie knüpfte an ein um 1900 verbreitetes Muster an: Opfer für die Weiterentwicklung der neuen Mobilitätstechnik wurden als äquivalent zu Opfern für Kameraden, für das Vaterland oder für die eigene Ehre gesehen, wie sie sich im Offiziersethos ausprägte.

Prosaischer, wohl auch verbreiteter war ein eher spielerischer Risikotypus, exemplifiziert in Gabriele d'Annunzios 1910 auf Deutsch erschienenem Fliegerroman *Vielleicht, vielleicht auch nicht*. Fliegen wurde dort zu einem ikarischen Todesspiel: ««Also der Tod lauert immer dabei?» «Wie bei allem. Aber hier mehr als sonst!» «Tod ist bei jedem Spiel, das es wert ist, gespielt zu werden.»»²⁹ Solch typisch heroisierende präfaschistische Selbststilisierungen erfolgten in der eigenen, oft sozial recht homogenen Peergroup, wenn von überstandenen Abenteuern und Blessuren erzählt, in Erfahrungstexten geschrieben und in der Sportpresse berichtet wurde. Dort, vor allem aber auch in den neu entstandenen Bildjournalen, wurden gefährliche Situationen und Mobilitätssensationen für die eigene Sozialgruppe, aber auch für das so apostrophierte «grosse Publikum» medial aufgearbeitet. Die Rettung des Pariser Luftfahrthelden Alberto Santos-Dumont aus einer Absturzsituation machte Schlagzeilen und erschien am 25. August 1901 als Grafik auf der Titelseite des *Petit Journal*. Solche dramatischen, illustrativ aufbereiteten Unfälle behinderten die Popularität der neuen riskanten Mobilität nicht, im Gegenteil. Die Lust an gefährlichen, oft tödlichen Situationen wurde in stillschweigender oder offener Übereinkunft mit dem Publikum vor Ort oder auch den Lesern der Sportzeitschriften und der journalistischen Berichte konstruiert. Höhepunkte waren das desaströse Strassenrennen Paris–Madrid 1903 mit mehreren Toten oder die spektakulären letalen Abstürze prominenter und beliebter Piloten, wie Samuel Cody im August 1913.

Das «grosse Publikum» las nicht nur gerne mit wohligem Schauer von Tod und Absturz, sondern wollte häufig an der neuen Gefahrenkultur aktiv teilnehmen. «Flugplatzhyänen», «Sensationshungrige» oder «Fledderer» bildeten einen Teil der Massen, die Flugmeetings und Rennen besuchten. Journalisten beschrieben und kritisierten dieses Verhalten, das aber für die Attraktivität der um Mobilitätsmaschinen angesiedelten Gewaltkultur und der morbiden Unfallfaszination verantwortlich war. Diese Unfalllust war somit für die Diffusion der Mobilitätsmaschinen und für die breite gesellschaftliche Aufmerksamkeit stark förderlich. Für die Mobilitätsforschung sind diese sensationsbestimmten Massenphänomene ein lohnendes Forschungsfeld, weil sie für die Ausbreitung und Familiarisierung gerade auch der nicht aktiven Nutzer mit neuen Mobilitätsformen bedeutend waren.

Lektüren, Medien, Gattungen der Mobilitätskulturen

Gemeinsamkeiten der transmodalen Kultur der Mobilitätsmaschinen bestanden auch darin, dass sich bestimmte Medien und Narrationstypen herausbildeten, beispielsweise Lehrbücher, Club- und Spezialzeitschriften, in denen Innovationen vorgestellt und besprochen und Nutzererfahrungen geschildert wurden. Entsprechend dem um 1900 sehr weiten Sportbegriff waren die Pioniermedien nicht auf eine Sportmobilitätsform beschränkt. *Braunbeck's Sport-Lexikon* etwa, mit dem Untertitel *Automobilismus, Motorbootwesen, Luftschiffahrt*, wurde ab 1910 in Berlin herausgegeben. Verbreitet sind dort vor allem Erfahrungsberichte, sei es von Touren mit Rad, Auto oder Boot, die oft eine beträchtliche Wirkung hatten – so etwa John MacGregors oder Robert Louis Stevensons Berichte ihrer Reisen mit kleinen Kanus. Berichte über lange Kanutouren reizten besonders zur Nachahmung und standen am Anfang einer breiten Bootskultur. Relativ einfache Kanus boten sich zudem für den Amateurbootsbau an.

Vor dem Hintergrund der langen Tradition von Reiseberichten sind hier typische Modifikationen auffällig: Die Fahrzeuge oder Boote, ihre Handhabungen und Möglichkeiten rückten ins Zentrum. Tour- und Reiseberichte zwischen literarischem Anspruch und journalistischen Schilderungen enthielten mehr oder weniger technische Aspekte. So entstand eine Transformation vom passiven zum aktiven Mobilsein. Als Prototyp wird in der Sekundärliteratur immer wieder Otto Julius Bierbaums sentimentale Reise im Automobil nach Italien (1899) angeführt. Die neue Mobilitätskultur schlug sich in so vielen Texten über Bootstouren, Segelabenteuer, Radausflüge oder Flugerfahrungen nieder, dass von einer neu entwickelten Textart gesprochen werden kann. Dazu gehört auch die wiederkehrende Reflexion neuer Verwendungsformen von Mobilitätsmaschinen. Immer wieder wurden Ideen künftiger Leistungsfähigkeit formuliert. Typischerweise wurden vor 1914, in einer Stimmung neuer Bedrohungen und im Rahmen eines ausserordentlichen Rüstungsschubes, auch schon Konzepte und konkrete Ansätze für künftige militärische Nutzungen entworfen.

Die Medien reagierten auch auf die neuen sensorischen und sinnlichen Aspekte, auf Irritationen des Wahrnehmens, Empfindens und Sehens, die zur Nutzung unterschiedlicher Mobilitätsmaschinen gehörten. Körperliche Aspekte wurden nicht nur thematisiert, sondern auch ästhetisch verarbeitet und umgesetzt, von Dynamik zeigenden Fotografien bis zu den Bildern Delaunays und der Futuristen.

Die Mobilitätsrevolution und die Kunstrevolution(en) um 1900 waren miteinander verkoppelt. Um nur einige thematische Felder zu nennen: Individuell erlebbare Geschwindigkeit wurde zum Thema der Literatur und der bildenden Kunst, vor allem bei den italienischen Futuristen. Fahren und Fliegen konnten zur auf-

regenden ästhetischen Konkurrenz der Kunst werden. Das wird schlaglichtartig deutlich, wenn Gabriele d'Annunzio nach seinem ersten Flug mit Glenn Curtis erwog, die Literatur aufzugeben, weil das Fliegen diese ästhetisch übertreffe. Die neuen Mobilitätstypen wurden zum Ausdruck spezifisch moderner psychischer Erfahrungen, zu neuem Lustgewinn. Und der Blick von oben wie auch der Blick von Tourenfahrern zu Lande und zu Wasser auf die Landschaft fokussierte – zumindest für die Mobilitätseliten – die kollektive Sensibilität neu.

Nicht vergessen werden dürfen die sich entwickelnden Rhetoriken und Ikonografien der neuen spartentranszendierenden Mobilität. Sprachliche und bildliche Stereotype entwickelten und stabilisierten sich rasch. In der Bildkunst waren das etwa die Geschwindigkeitsdarstellung durch Speedlines oder dynamische Verzerrungen, die Untersicht auf Mobilitätsmaschinen, Fahrer und Flieger vor ihren Geräten oder Paddler respektive Segler in charakteristischen Posen an Bord. Auch die Texte bekamen typische Sprachmerkmale: Adjektive wie «kühn» oder «waghalsig» wurden stereotyp verwendet; «tragische» Unfälle mit «Opfern» geschildert, spektakuläre technische Daten aufgelistet.³⁰

Forschungsaufgaben

Zu den hier angerissenen Fragen und Aspekten müssen natürlich, wenn tatsächlich ein Versuch einer Histoire totale der Individualmobilität ein möglicher Ansatz ist, viele weitere Interpretationsfelder hinzutreten. Zu den diachronen Rekonstruktionen, die sich auf Phasen der multimodalen Mobilitätsgeschichte konzentrieren, müssen auch synchrone Forschungen treten, um Sattelzeiten und Umbrüche verstehen und Periodisierungen vornehmen zu können. Hier sind nationale Vergleiche anzustellen, Parallelen und Ungleichzeitigkeiten herauszuarbeiten und Austauschformen zwischen den Mobilitätsarten zu bestimmen. Das setzt den Erwerb von Kenntnissen über die jeweiligen miteinander verschränkten Diskurse und ihre Medien voraus. Das betrifft auch genaue Kenntnisse über die technische Basis und über die Materialität der Mobilitätsmaschinen. Dazu wäre – bei aller Vorsicht bei der Rückprojektion aktueller Erfahrungen auf historische Erfahrungsfelder und bei allen restauratorischen Bedenken – der tatsächliche Gebrauch historischer Mobilitätstechnik von Vorteil. Das Streben nach einer Totalgeschichte multimodaler Mobilität bietet dann auch Potenziale für die Korrektur von Fehlteilen – vor allem solche der vermeintlichen Spezifik von einzelnen Mobilitätsformen.

Anmerkungen

- 1 Siehe Gijs Mom, «The Crisis of Mobility History. A Critique, and a Vista». *Mobility in History* 6 (2015), 7–19; Kurt Möser, «Transport-, Verkehrs- oder Mobilitätsgeschichte? Neue Paradigmen der Technik- und Industriekultur» in Henry Keazor, Dominik Schmitt, Nils Daniel Peiler (Hg.), *Genialer Schrott. Interdisziplinäre Studien zur Industriekultur*, Saarbrücken 2014, 61–82.
- 2 Ich verwende im Folgenden das generische Maskulinum. Geschlechtergerechte Sprache präferiert nicht von selber einen auf Geschlechterspezifisch zielenden Blick, der zweifellos und unbedingt erforderlich ist. Reissbrettkonstruierte substantivierte Partizipien helfen auch nicht. Denn: Was tun Fahrende, wenn sie gerade nicht fahren?
- 3 Der Aufsatz basiert auf einigen Fragestellungen und Aspekten der Monografie Kurt Möser, *Fahren und Fliegen in Frieden und Krieg. Kulturen individueller Mobilitätsmaschinen 1880–1930* (Technik und Arbeit 13), Heidelberg etc. 2009. Dort finden sich weitere Nachweise oder Kontexte.
- 4 Ernst Udet, *Kreuz wider Kokarde*, Berlin 1918, 13.
- 5 Siehe Kurt Möser, *Neue Grauzonen der Technikgeschichte* (Karlsruher Studien zur Technikgeschichte), Karlsruhe 2018, 81–90; Kurt Möser, «Junkers und Fokker – Technologien und Innovationen der Luftfahrtmoderne», in Claudia Perren et al., *Große Pläne! Moderne Typen, Fantasten und Erfinder*, Bielefeld, Berlin 2016, 118–141.
- 6 Ernst Heinkel, *Stürmisches Leben*, Sonderausgabe, Stuttgart, Zürich, Salzburg, o. J., 96.
- 7 Manfred von Richthofen, *Der rote Kampfflieger*, Berlin o. J., 19; siehe auch 29–31.
- 8 John Buchan, *Mr Standfast*, London 1917, 114.
- 9 Siehe Ulrich Raulff, *Das letzte Jahrhundert der Pferde. Geschichte einer Trennung*, 2. Auflage, München 2015.
- 10 Höhler, Sabine, «Heldinnengeschichten. Die Re-Konstruktion von Geschlecht in Frauenbiographien am Beispiel der Pilotinnen am Beginn des 20. Jahrhunderts», in Vorbereitungsgruppe Mainz Frauen in der Technik (FiT) (Hg.), *Dokumentation des 24. Kongresses von Frauen in Naturwissenschaft und Technik*, Darmstadt 1999.
- 11 Person, die gleichzeitig Konsument und Produzent ist. Entweder erstellt sie eigene Produkte durch Individualisierung vorhandener Produkte oder durch die freiwillige Preisgabe ihrer Präferenzen. <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/prosumer-42486/version-265834> (20. 1. 2020).
- 12 Kipling, *The Muse among the Motors, Complete Works*, London 1913, zitiert nach www.telelib.com/authors/K/KiplingRudyard/verse/musemotors/moral.html (20. 1. 2020).
- 13 C. Bowyer Vaux, *The Canoe. History, Uses, Limitations and Varieties. Practical Management and Care and Relative Facts*, 2. Auflage, New York 1888; ders., *Canoe Handling*, New York 1891, 118.
- 14 Joachim Radkau, *Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler*, München 1998; Peter Borscheid, *Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*, Frankfurt am Main, New York 2004.
- 15 Kurt Möser, ««A man a-riding upon nawthin». Light Structures and New Mobility Cultures around 1900», in Sonja Hildebrand, Elisabeth Bergmann (Hg.), *Form-Finding, Form-Shaping, Designing Architecture*, Mendrisio 2015, 17–31.
- 16 Kurt Möser, *Geschichte des Autos*, Frankfurt am Main, New York 2002, 71 f.
- 17 Kurt Möser, «Amphibien, Landschiffe, Flugautos – utopische Fahrzeuge der Jahrhundertwende und die Durchsetzung des Benzinautomobils», *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* (1999), 63–84.
- 18 Kurt Möser, «Stabile und instabile Maschinen – Fliegen, Fahren und Gleichgewicht 1910–1918», in Rainer Schönhammer (Hg.), *Körper, Dinge und Bewegung. Der Gleichgewichtssinn in materieller Kultur und Ästhetik*, Wien 2009, 109–122.
- 19 Kurt Möser, *Besatzungen. Neue Grauzonen der Technikgeschichte* (Karlsruher Studien zur Technikgeschichte), Karlsruhe 2018, 129–136.
- 20 Stefan Poser, ««Heiraten Sie auf der Achterbahn!» Jahrmärktsvergnügungen aus sozial- und

- technikhistorischer Perspektive», in Stefan Poser, Karin Zachmann (Hg.), *Homo faber ludens*, Frankfurt am Main 2003, 113–133.
- 21 Kurt Möser, «Der Kampf des Automobilisten mit seiner Maschine» – eine Skizze der Vermittlung der Autotechnik und des Fahrenlernens im 20. Jahrhundert» in Lars Bluma, Karl Pichol, Wolfhard Weber (Hg.), *Technikvermittlung und Technikpopularisierung – Historische und didaktische Perspektiven*, Münster etc. 2004, 98–102.
 - 22 Otto Lueger, *Lexikon der gesamten Technik*, Bd. 1, Stuttgart, Leipzig 1920, 45.
 - 23 Robert Eyb, *Fliegerhandbuch. Ein Leitfaden der gesamten Flugtechnik*, 3., vom Verfasser völlig umgearbeitete Auflage (Flugtechnische Bibliothek 13), Berlin 1918, 216.
 - 24 Filius, *Die Kunst des Fahrens. Praktische Winke, ein Automobil oder ein Motorrad richtig zu lenken*, Berlin 1913, 344f.
 - 25 Nach Pryor Dodge, *Faszination Fahrrad. Geschichte – Technik – Entwicklung*, Kiel 1997, 41.
 - 26 Nach Peter Supf, *Das Buch der deutschen Fluggeschichte*, Bd. 1: *Vorzeit – Wendezeit – Wendezeit*, Berlin 1935, 222.
 - 27 *NSU-Mitteilungen* 16 (1912), 268.
 - 28 Gunter Gebauer et al. (Hg.), *Kalkuliertes Risiko. Technik, Spiel und Sport an der Grenze*, Frankfurt am Main, New York 2006.
 - 29 Gabriele d'Annunzio, Gabriele, *Vielleicht – vielleicht auch nicht*, München 1989, 79.
 - 30 Eine eingehendere Untersuchung der Rhetoriken der Mobilitätskultur steht noch aus.

Résumé

Mobilité multimodale

Jusqu'à présent, l'histoire de la mobilité a toujours traité séparément les modes d'utilisation et l'ancrage social et culturel des différents moyens de transport. Si les points communs technologiques de ces moyens de transport sont régulièrement abordés, c'est beaucoup plus rarement le cas des similitudes dans leur usage. En analysant les biographies des premiers utilisateurs, on découvre pourtant une multiplicité de caractéristiques communes au niveau des expériences des utilisateurs polyvalents et de la transmission et de l'adaptation de leurs compétences. Tandis que les vélos et le cyclisme en tant qu'expérience sont relativement bien ciblés par les recherches consacrées à la mobilité, l'hippomobilité, par exemple, n'a pas été suffisamment prise en compte, ni l'utilité de l'expérience préalable de la voile ou du motocyclisme pour apprendre à piloter un avion.

Cet article se fonde sur le parcours de différents usagers qui ont utilisé plusieurs formes et types de véhicules, soit successivement soit simultanément: vélos, bateaux, voitures, avions et autres aéronefs, etc. Parmi les compétences communes retenues, on compte la capacité à mener plusieurs tâches de front, à maîtriser des situations complexes et changeantes et à gérer la vitesse et l'accélération. Les biographies multimodales permettent aussi d'esquisser des conclusions typologiques: le sport (au sens large) et l'armée fournissent l'expérience requise et favorisent l'employabilité des utilisateurs; les sportifs et les officiers ne sont ce-

pendant pas les seuls concernés puisque les techniciens constituent eux aussi un groupe significatif d'utilisateurs. Se dégage donc l'esquisse d'une culture transmodale des véhicules individuels, ancrée dans la société du tournant du millénaire, qui va au-delà d'une simple «culture de la vitesse».

(Traduction: Sabine Citron)

Unbeachtet, ungenutzt, unterschätzt?

Historische Konjunkturen des Einsatzes von Lastenfahrrädern¹

Marcus Popplow

Lastenfahrräder, konstruktiv für den Transport schwerer oder sperriger Güter ausgelegt, wurden seit Ende des 19. Jahrhunderts vornehmlich zu gewerblichen Zwecken genutzt. Im Alltagsgebrauch blieben sie im Verlauf des 20. Jahrhunderts ein Nischenprodukt. Modalitäten ihres Einsatzes erweisen sich in der Rückschau als abhängig von einer Vielzahl technischer, ökonomischer und kultureller Parameter. Während die Lastenfahrräder in der Öffentlichkeit wie auch in der historischen Forschung als reines Arbeitsgerät lange kaum beachtet waren, werden deren Nutzungsmöglichkeiten und Zukunftspotenzial, gerade auch für den Privatgebrauch, im Zeichen der Klimakrise zunehmend medial verhandelt. Der vorliegende Artikel stellt mit einem Überblick über die historischen Konjunkturen und über alltägliche Aspekte der Nutzung von Lastenfahrrädern Hintergrundwissen für aktuelle Debatten um ihren verstärkten Einsatz bereit.

In Europa kamen schwere Gepäckdreiräder mit diversen Aufbauten im Zuge des «Tricycle-Booms» der 1880er-Jahre parallel zur Etablierung des Sicherheitsniederades auf den Markt. Um die Jahrhundertwende folgten einspurige Lastenräder, die mit eisernen Transportgestellen über einem verkleinerten Vorderrad versehen waren, sowie die in Dänemark entwickelten, ebenfalls einspurigen, aber mit einer rechteckigen Ladefläche zwischen den weiter auseinandergezogenen Rädern ausgestatteten «Long Johns».² Seitdem sind diese grundlegenden konstruktiven Varianten weitgehend unverändert in Gebrauch. Während des gesamten 20. Jahrhunderts waren es meist schlecht bezahlte Gelegenheitsarbeiter, die Güter per Lastenrad transportierten – unter hoher körperlicher Belastung und oft gesundheitsgefährdenden Bedingungen.³ Die Arbeitgeber kamen vornehmlich aus dem Kleingewerbe. Bei grossen Dienstleistern wie Telegrafenamtern und der Post oder auf weitläufigen Firmengeländen standen auch grössere Flotten im Einsatz. In den Städten waren die Fahrer – historisches Bildmaterial zeigt Fahrerinnen eher sporadisch in kleingewerblichen Familienbetrieben oder in der Landwirtschaft – daher in der Regel nicht zugleich Besitzer der Lastenräder.

Gemäss der Phaseneinteilung von Peter Cox und Randy Rzewnicki profitierten die ersten Transporträder Ende des 19. Jahrhunderts noch von dem fortschrittlichen Image der frühen Fahrradkultur. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts



Abb. 1: Lastenradfahrer der Bäckerei Floor am Bahnhof von Amersfoort, Niederlande, 1930er-Jahre. (Archif Eemland, Amersfoort, Bildarchiv Nr. 91187; www.archiefeemland.nl)

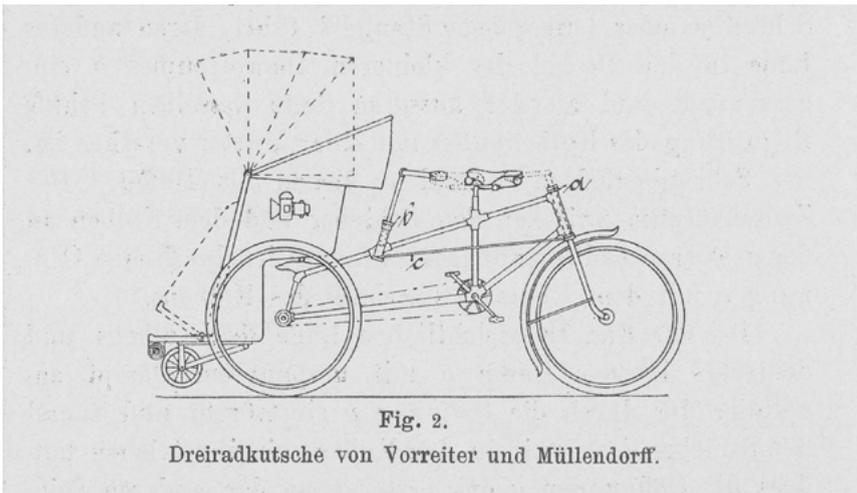


Abb. 2: Rikscha eines Berliner Herstellers, vorgestellt in Dingers Polytechnischem Journal (1896). Als Besonderheit wird vermerkt, dass das Gefährt «sowohl vorwärts als rückwärts gefahren werden kann», da sich die Lenkstange umstecken liesse. (SLUB Dresden [CC BY-NC-ND 3.0 DE], <http://dingler.culture.hu-berlin.de/article/pj302/ar302050>)

wurde ihre Nutzung als Arbeitsgerät zu einem wenig reflektierten Alltagsphänomen. Mit dem Aufstieg der Massenmotorisierung im Lauf der 1950er- und 1960er-Jahre galten sie als überkommenes Verkehrsmittel, obwohl Fahrradhersteller sie in den 1950er-Jahren für gewerbliche Zwecke noch intensiv bewarben. In alternativen Gegenkulturen fanden sie ab den 1970er-Jahren sporadisch erneute Aufmerksamkeit.⁴ Während die Fahrradnutzung als solche in europäischen Ländern seit etwa 1970 auf niedrigem Niveau stagnierte,⁵ gerieten Lastenräder weitgehend ausser Gebrauch: Um 2000 waren sie fast völlig aus dem kulturellen Gedächtnis der europäischen Gesellschaften verschwunden. Nur für die Niederlande und Dänemark ist eine in begrenztem Masse kontinuierliche Nutzung zu konstatieren, die sich in die dort generell ungebrochene Konjunktur des Fahrradfahrens einpasst.

Millionenfach allerdings dienten Lastenfahrräder seit den 1920er-Jahren in Süd- und Südostasien dem gewerblichen Transport und damit ganz ähnlichen Zwecken wie in Europa: von der Warendistribution im Kleingewerbe über den Direktverkauf von Lebensmitteln bis zur Abfallbeseitigung.⁶ Eine spezifische Nutzungsvariante in asiatischen Regionen ist der Personentransport per Lastenrad – für diesen Zweck war die handgezogene Variante der Rikscha bereits seit den 1870er-Jahren im Einsatz gewesen.⁷ In Europa spielte die Beförderung Erwachsener per Fahrrad im Vergleich nie eine grosse Rolle, auch wenn die Rikscha als konstruktive Variante spätestens um 1900 bekannt war.⁸ Kamen Lastenräder in Europa in den 1950er- und 1960er-Jahren im Zuge der Massenmotorisierung schrittweise ausser Gebrauch, erfolgte dies in Asien zeitverschieben: Die Verdrängung aus dem Strassenbild setzte hier verstärkt erst seit den 1990er-Jahren ein – beschleunigt dadurch, dass Rikschas und Lastenräder in der Verkehrsplanung kaum berücksichtigt wurden. Derzeit steht diesem Abschwung allerdings die erneute Nutzung von Lastenrädern in der westlichen Welt gegenüber, im Gewerbe ebenso wie für den Privatgebrauch insbesondere durch urbane Mittelschichten. Die Renaissance der Lastenbeförderung per Fahrrad markierte in der westlichen Welt seit den 1990er-Jahren zunächst der Transport von Kindern in Fahrradanhängern. Seit den 2010er-Jahren sind zunehmend konstruktive Varianten von Lastenrädern im Einsatz, nun zusätzlich auch für den gewerblichen und privaten Gütertransport. Diese erneute Konjunktur profitiert nicht zuletzt von technischen Adaptionen: Die nötige Kraftanstrengung für das Fahren mit Lastenrädern hat sich durch neue Materialien im Rahmenbau und die Ausstattung mit Elektroantrieb deutlich verringert.

Aus historischer Perspektive werfen die hier grob skizzierten Konjunkturen zwei Fragen auf, die der vorliegende Artikel im Anschluss an eine Skizze des bislang eher rudimentären Forschungsstandes diskutiert. Im Zentrum steht die Frage nach den alltäglichen Nutzungsmodalitäten von Lastenrädern und ihrem Wandel

seit den 1880er-Jahren. Abschliessend wird zudem kurz auf die kontrafaktische Überlegung eingegangen, warum eigentlich bis Anfang der 2010er-Jahre die Nutzung von Lastenrädern für den Privatgebrauch weder etabliert war noch propagiert wurde – obwohl die Technologie vorlag und ein erheblicher Anteil von Transportleistungen prinzipiell auf diesem Wege geleistet werden kann.

Zwei Forschungslücken: Geschichte des Lastenrades und Geschichte des Lastentransports per Fahrrad

Das gesamte 20. Jahrhundert waren Lastenräder stillschweigend als reines Arbeitsgerät konnotiert – was sie de facto auch waren, da sie vor allem in den Städten nicht für die private Lastenbeförderung genutzt wurden. Vor diesem Hintergrund waren Lastenräder in der öffentlichen Wahrnehmung, im Gegensatz zu vielen anderen Mobilitätsmaschinen, vor dem frühen 21. Jahrhundert kaum positiv konnotiert. Neben Werbeanzeigen für die gewerbliche Nutzung waren sie in den Medien kaum präsent. Spätestens seit der Jahrhundertmitte ohnehin stillschweigend als Auslaufmodell wahrgenommen, waren sie weder Gegenstand von politischen oder (verkehrs)wissenschaftlichen Diskursen noch von Zukunftsvisionen und Zukunftsprognosen – Ähnliches wird im Übrigen auch für den asiatischen Raum konstatiert.⁹

Paradoxerweise hinterliess also eine der optisch auffälligsten Varianten von Fahrradtypen in der öffentlichen Wahrnehmung kaum Spuren. Diese mangelnde Aufmerksamkeit prägte auch die historische Forschung: Die Integration der Geschichte von Lastenrädern und des Lastentransportes per Fahrrad in gängige Narrative der Fahrradgeschichte steht noch aus, auch wenn neuere Ausstellungen zur Fahrradgeschichte Lastenfahrräder zumindest cursorisch berücksichtigten.¹⁰ In der boomenden mobilitäts- und fahrradhistorischen Forschung allerdings werden Lastenräder nicht einmal dort erwähnt, wo zuletzt in sehr differenzierter Weise historische Aspekte der «Unsichtbarkeit» des Fahrrads herausgestrichen wurden.¹¹ Punktuell behandeln Arbeiten die Entwicklung der verschiedenen Typen von Lastenrädern oder die seit den Anfängen der Laufmaschine in den späten 1810er-Jahren eingesetzten Hilfen für die Lastenbeförderung wie Gepäckträger oder Gepäcktaschen. Konstruktive und fertigungstechnische Details und Lastenräder als Teil der Produktpalette von Fahrradherstellern sind jedoch ebenso wenig gründlich untersucht wie konkrete Nutzungsmodalitäten.¹² Offenbar fehlten in der fahrradhistorischen Forschung lange Zeit Fragestellungen oder methodische Überlegungen, in deren Rahmen die Geschichte des Lastentransportes per Fahrrad interessant schien. Historisches Quellenmaterial ist dementsprechend wenig systematisch und eher ausserhalb der universitären For-

SPARTA-CARRIER MET MELKBAK
 Met trommelremsnaaf of carrier-torpedonaaf, geheel compleet, zonder bak f 90.—
 Melkbak, ingericht voor 4 melkbussen van 40 Liter, met flesschenbak voor 35 flesschen en matenbakje, courante maat 150 x 80 cm - 47.50
f 137.50

SPARTA-CARRIER MET MELKBAK
 Met trommelremsnaaf of carrier-torpedonaaf, geheel compleet, zonder bak f 90.—
 Melkbak, ingericht voor 4 melkbussen van 40 Liter, met flesschenbak voor 20 flesschen, 2 boterbakken en matenbakje, courante maat 150 x 80 cm - 50.—
f 140.—

SPARTA-CARRIER MET MELKBAK MET TANKS
 Met trommelremsnaaf of carrier-torpedonaaf, geheel compleet, zonder bak f 90.—
 Melkbak, passend voor onderstaande tanks, met flesschenbak voor 70 flesschen en lade, courante maat 165 x 80 cm - 123.—
 Ronde, vertind rood koperen melktank, inhoud 120 Liter. Vierkante vertinde karnemelktank, inhoud 60 Liter, beide voorzien van verchroomde veerpluigranken - 125.—
 Kan ook geleverd worden met automatische aftapkraan.
Reclame-beschildering der bakken, keurig uitgevoerd, f 0.07 per letter

PRIJZEN MET INBEGRIIP VAN OMZETBELASTING 25

SPARTA-CARRIER MET OPEN BAK
 Met trommelremsnaaf of carrier-torpedonaaf, geheel compleet, zonder bak f 90.—
 Open bak, met zijborden - 17.50
 Courante maat 160 x 75 cm **f 107.50**

SPARTA-CARRIER MET OPEN BAK
 Met trommelremsnaaf of carrier-torpedonaaf, geheel compleet, zonder bak f 90.—
 Open bak - 15.—
 Courante maat 160 x 75 cm **f 105.—**

SPARTA-CARRIER MET MANUFACTURENBAK
 Met trommelremsnaaf of carrier-torpedonaaf, geheel compleet, zonder bak f 90.—
 Manufacturenbak met schuin toeloopend voor- en achterbord, met drager voor zell. - 30.—
 Courante maat 170 x 60 cm **f 120.—**

SPARTA-CARRIER MET FRUIT- EN GROENTENBAK
 Met trommelremsnaaf of carrier-torpedonaaf, geheel compleet, zonder bak f 90.—
 Fruit- en Groentebak, met kastje en dragers voor zell, met wimpel. - 37.50
 Courante maat 160 x 75 cm. **f 127.50**

SPARTA-CARRIER MET FRUIT- EN GROENTENBAK
 Met trommelremsnaaf of carrier-torpedonaaf, geheel compleet, zonder bak f 90.—
 Fruit- en Groentebak, met kastje en opstand. - 40.—
 Courante maat 160 x 75 cm. **f 130.—**

Reclame-beschildering der bakken, keurig uitgevoerd, f 0.07 per letter

PRIJZEN MET INBEGRIIP VAN OMZETBELASTING 27

Abb. 3: Varianten von Schwerlastdreirädern, Prospekt der Firma Sparta, Apeldoorn (1936). Angeboten werden Modelle für den Transport von Molkereiprodukten, Obst und Gemüse und variable Nutzungen im Handwerk. (www.flickr.com/photos/62955261@N05/sets/72157629666203627/with/7014936081)

sung aufgearbeitet.¹³ Die aktuelle Aufmerksamkeit für Lastenfahrräder hat unlängst jedoch zumindest cursorisch das Interesse für die historische Dimension ihrer Nutzung erhöht. In diesem Kontext verortet sich auch der bereits erwähnte, grundlegende Artikel von Peter Cox und Randy Rzewnicki.¹⁴



Abb. 4: *Historisches Bildmaterial zeigt Fahrerinnen von Lastenrädern oder Fahrradanhängern zuweilen bei der Kundenbelieferung in Familienbetrieben, hier die Töchter eines Bäckers in Haarlemmermeer, Niederlande, um 1950. (Mit freundlicher Genehmigung von Jan Wies, www.haarlemmermeer-geschiedenis.nl)*

Cox und Rzewnicki postulieren mit Blick auf die gewerbliche Nutzung von Lastenrädern zurecht: «An extremely broad range of factors has shaped the changing fortunes of the working bicycle, most of which are extrinsic to the machine.»¹⁵ Eine Analyse aus der Perspektive der Nutzerinnen und Nutzer, also eine Geschichte des Lastentransportes per Fahrrad, wird daher weit umfassendere Erkenntnisse erbringen als eine Geschichte konstruktiver Varianten von Lastenrädern. Eine solche Geschichte des Lastentransportes per Fahrrad wäre auch gewinnbringend in die «langen Linien» der von Hans-Ulrich Schiedt konzipierten Geschichte des Langsamverkehrs einzubetten. Alltägliche Praktiken der kleinteiligen Beförderung von Lasten, deren Analyse Schiedt im Vergleich zum Transport von Massengütern per Schiff, Eisenbahn oder LKW einfordert, haben bislang eher in der Ethnologie und Volkskunde als in der Mobilitätsgeschichte Aufmerksamkeit erhalten.¹⁶ Für die Analyse der Geschichte von Lastenrädern entspricht ein solcher nutzungs- und akteursbezogener Ansatz methodischen Entwicklungen, wie sie sich in der kulturhistorischen Erweiterung der Technikgeschichte durchgesetzt haben und auch die neuere Fahrradgeschichte prägen. Über technische Innovationsprozesse hinaus wird in diesem Rahmen der gesamte Zyklus von der Entwicklung bis zur Entsorgung technischer Objekte und

damit gerade auch Ungleichzeitigkeiten und Nutzerperspektiven in den Blick genommen.¹⁷

Wie ertragreich ein solcher Perspektivwechsel sein kann, zeigt schon der Blick auf die vielfältigen Möglichkeiten des Lastentransports per Fahrrad. Trennscharf definieren lassen sich Lastenräder nicht. Europäische wie asiatische Sprachen kennen in der Regel weder eine klare Terminologie für ihre konstruktiven Varianten noch für Oberbegriffe wie, im Deutschen, Lastenrad oder Transportrad. Der Versuch einer Abgrenzung aufgrund technischer Merkmale in Lastenräder einerseits und «Standardfahrräder» andererseits ist zwar möglich. Solche Unterscheidungen bleiben jedoch deshalb unscharf, weil es zwar Lasten gibt, die aufgrund ihrer Schwere oder Sperrigkeit definitiv nicht mit Standardfahrrädern befördert werden können. In vielen Fällen hängen die Grenzen des Möglichen jedoch von Erfahrung und Risikobereitschaft ebenso wie von der zurückzulegenden Entfernung ab. Hinzu kommen mehr oder weniger gewagte Ad-hoc-Lösungen wie das Festzurren oder Einschlagen sperriger Lasten, um sie für den Transport mit Standardfahrrädern handhabbar zu machen. Adaptionen wie grössere Körbe, Fahrradtaschen oder ein besonders stabiler beziehungsweise zusätzlich stabilisierter Rahmenbau wie bei älteren Militärfahrrädern ermöglichen ebenfalls den Transport zusätzlicher Lasten.¹⁸ Für die Mitnahme von Kleinkindern kamen seit den 1930er-Jahren angeschraubte Kindersitze in Gebrauch. Im Strassenbild deutlicher sichtbare, konstruktive Varianten von Lastenrädern zeichnen sich demgegenüber einerseits durch grössere Ladeflächen aus, andererseits durch einen in beladenem Zustand vergleichsweise tief liegenden Schwerpunkt: Englische Werbeanzeigen der 1950er-Jahre bezeichneten Lastenräder mit Stahlkörben über einem verkleinerten Vorderrad dementsprechend als «low gravity»-Modelle.¹⁹ Allerdings ist selbst dieser Effekt bei Standardfahrrädern bis zu einem gewissen Grad durch seitlich der Räder angebrachte Gepäcktaschen zu erreichen. Eine flexible Sonderlösung für schwerere und sperrigere Lasten bieten die seit dem späten 19. Jahrhundert genutzten Fahrradanhänger. Der Einsatz einer einfachen Kupplung genügt, um Standardfahrräder in dieser Kombination fallweise zum Transport schwerer Lasten nutzen zu können – die Sicherheit dieser Art des Lastentransportes steht und fällt allerdings mit der Bremsleistung des genutzten Fahrrades.

Im Folgenden werden aus dem von Cox und Rzewnicki angesprochenen Faktorenbündel vier Aspekte herausgegriffen, welche die Nutzung von Lastenrädern im Alltag ebenso wie den Verzicht darauf beeinflusst haben: ökonomische Nischen der gewerblichen Nutzung, Modalitäten des Fahrens, Funktion als Symbol sozialer Identität und kulturelle Deutung. Sie orientieren sich an Kategorien, die ein Autorenteam um Ruth Oldenziel für das laufende Grossprojekt *Cycling Cities* nutzt, um nationale Narrative der Fahrradnutzung durch einen präziseren Blick auf lokale Kontexte zu ersetzen.²⁰

Von Nischen und Nutzern/-innen: Aspekte der alltäglichen Nutzung von Lastenrädern

Welche Nischen konnte der Lastentransport per Fahrrad in der Konkurrenz mit anderen Transportmitteln und -möglichkeiten seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert besetzen? Dies lässt sich bezüglich der Bedingungen für das Gewerbe im urbanen Raum einfacher überblicken als für Transportvorgänge auf dem Land. Angesichts der einschneidenden Veränderungen des gewerblichen Transportes im 20. Jahrhundert liegt es auf der Hand, dass diese Nischen sowohl in technischer als auch in ökonomischer und kultureller Sicht einem stetigen Wandel unterworfen waren, sodass sich die Bedingungen für den Transport von Lasten per Fahrrad immer wieder veränderten. Auch wiesen alle genannten Entwicklungen örtlich und regional erhebliche Ungleichzeitigkeiten auf.

Seit den 1870er-Jahren wurden Waren im Kleinhandel der Kundschaft zunehmend direkt ins Haus geliefert. Diese Tätigkeit wurde in der Regel «an schlecht bezahlte Hilfskräfte» ausgegliedert, während sich die Kleinhändler und ihre Angestellten auf die Versorgung der Kundschaft im Laden konzentrierten.²¹ Um 1900 wurden Lastenräder für diesen Zweck zuweilen enthusiastisch kommentiert, so heisst es in Dinglers *Polytechnischem Journal*: «Das Warentransport-Dreirad hat sich im Verkehr in Folge seiner Vorzüge allen anderen Transportmitteln gegenüber in kurzer Zeit das Feld erobert; es dürfte in der Beförderung das Drei- bis Vierfache leisten, was andere mit Menschenkraft bewegte Wagen thun.»²² Als Vergleichsmassstab dienten die für ähnliche Lasten genutzten Leiterwagen, Hundefuhrwerke oder Schubkarren, nicht aber Pferdefuhrwerke. Die Belieferung per Lastenrad ging einher mit der wachsenden Bedeutung von Reklame als Mittel der Kundengewinnung. Wo immer möglich sahen die Hersteller Flächen für die individuelle Ausstattung mit Reklameaufschriften vor. Typischerweise waren im Botendienst Jugendliche und junge Männer unterwegs, denen als Lehrlinge oder Gelegenheitsarbeiter solche Lastenräder als Arbeitsgeräte zur Verfügung gestellt wurden. Sie dürften den in dem obigen Zitat erkennbaren Enthusiasmus kaum geteilt haben. Ein Jahresbericht der Handwerkskammer Freiburg vermerkt für das Jahr 1904/05: «Besonders in den grossen Städten fällt das fahle und abgehärmte Aussehen der Bäckerlehrlinge auf, die Tag für Tag vom frühen Morgen bis zum Mittag schwer beladen, schweisstriefend und atemlos vor Anstrengung ein kaum noch gebrauchsfähiges Dreirad durch die Strassen bewegen.»²³

Die Bandbreite der Gewerbe, in denen Lastenräder zum Einsatz kamen, lässt sich anhand des vorliegenden Anzeigen- und Bildmaterials leicht nachvollziehen. Cox und Rzewnicki nennen für England das Austragen von Zeitungen und Post, die Lieferung von Lebensmitteln durch Fleischer, Bäcker und Ein-



Abb. 5: Werbung für Lastenräder adressierte stets gewerbliche Nutzer. Broschüre der Neckarsulmer Motorenwerke, vermutlich 1950er-Jahre. (Privatbesitz)



Abb. 6: In zeittypischer Form inszenierte Selbstdarstellung einer Amsterdamer Fleischei, 1917. Drei der vier Fahrer für die Kundenbelieferung sind Jugendliche. Die Warenkörbe dienen als Werbefläche. (www.transportfiets.net/2007/06/25/vleeschhouwerij-a-van-der-weerd-1917)



Abb. 7: Lastendreiräder für den Direktverkauf: Eismobile in Norditalien, frühes 20. Jahrhundert. (Dietmar Osses: Eismacher – Harte Arbeit für süsse Momente, in: LWL-Industriemuseum [Hg.], Wanderarbeit. Mensch – Mobilität – Migration. Historische und moderne Arbeitswelten, Essen 2013, 70–82, hier 75, mit freundlicher Genehmigung von Fabrizio de Lorenzo, Bielefeld)



Abb. 8: Lastendreirad für den Direktverkauf: Verkauf gebrauchter Haushaltswaren, Ameide, Niederlande, vermutlich um 1950. (Nieuwsblad van de Historische Vereniging Ameide en Tienhoven, 2015-3, 34)

zelhändler sowie den Direktverkauf an Passanten mittels speziell ausgestatteter Lastenräder, beispielsweise von Speiseeis. Hinzu kam das Angebot von Dienstleistungen wie Messer- und Scherenschleifen mit spezifischen Lastenrädern.²⁴ Inwiefern der Einsatz solcher Spezialkonstruktionen ökonomische Nischen im Kleingewerbe eröffnete, wäre noch genauer zu prüfen. Auch fehlen Studien zum flottenmässigen Einsatz von Lastenrädern insbesondere bei Postgesellschaften und im Milchhandel.²⁵

Die ökonomischen Parameter, in deren Rahmen der Kauf von vergleichsweise kostspieligen Lastenrädern und ihr Betrieb rentabel wurden, sind bisher nicht untersucht. Unklar ist auch, in welchen Fällen konstruktive Varianten von Lastenrädern den eigentlich flexibleren und weniger kostspieligen Anhängern vorgezogen wurden – ob also die Gründe auf der Ebene des optischen Eindrucks, auf der Ebene der Zugänglichkeit der Ware oder auf der Ebene des Fahrkomforts und der Sicherheit lagen. Was Konkurrenzverhältnisse zu anderen Transportmitteln betrifft, geht Briese davon aus, dass frühe Transportdreiräder vor 1900 vor allem in Konkurrenz zu Leiterwagen und Pferdefuhrwerken standen. Transportzweiräder hätten sich bald darauf bereits in Konkurrenz mit der motorisierten Lastenbeförderung befunden, der gegenüber sie sich durch Schnelligkeit, Flexibilität und geringeren Raumbedarf auszeichneten.²⁶ Diese Thesen müssten allerdings noch genauer überprüft werden. Es scheint eher, dass motorisierte Möglichkeiten des kleinteiligen Lastentransportes auf der «letzten Meile» zum Kunden zwar in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts kontinuierlich zunahmen, Lastenräder jedoch letztlich erst in den 1950er- und 1960er-Jahren weitgehend verdrängten. Ein Kopenhagener Gewerkschaftsfunktionär stellte bereits 1957 fest, dass das Strassenbild zu dieser Zeit nicht mehr von Fahrradboten, Karren und Fuhrwerken, sondern von Lastwagen dominiert wurde.²⁷ Besonders zu beachten ist auch hier das Zusammenspiel von ökonomischen und kulturellen Faktoren beim Kaufentscheid für Fahrräder mit Hilfsmotor und später für Kleinlastwagen.²⁸ Eine englische Werbeanzeige für ein Lastenrad vom Typ «Bäckerfahrrad» mit Hilfsmotor wirft um 1950 ein Schlaglicht auf das Faktorenbündel, das nach Auffassung der Hersteller die Kaufentscheidung der Gewerbetreibenden prägte: Da Jugendliche immer weniger bereit seien, sich in ihrem Viertel «strampelnd» als Lastenradfahrer zu zeigen, sei der eingebaute Hilfsmotor für den Kleinhändler effizient und er ermögliche den Fahrern einen Imagegewinn: «The days when housewives queued patiently to take whatever they were given have gone. Nowadays, <speedy delivery> is becoming of increasing importance to those who want to develop their business. Yet vans are still difficult to get – even when they can be afforded. And it is not so easy now to find young men who are willing to pedal around the district with loaded carrier cycles. The Roundman enables prompt deliveries to be made at

the very minimum of cost. The fact that it has an engine not only saves the pedalling, but serves to attract the very type of youth who shies at the idea of an ordinary tradesman's <bike>». ²⁹

Raum und Zeit. Modalitäten des Fahrens

In den Jahrzehnten um 1900 war die Verdichtung urbaner Räume im Zuge der Hochindustrialisierung zentrale Voraussetzung für die Nutzung von Lastenrädern im städtischen Gewerbe: Sie führte zum Aufstieg des Kleinhandels ebenso wie zum Anstieg der Zahl der Endverbraucher innerhalb eines überschaubaren Radius. Zu welchem Grad topografische Gegebenheiten konkret den Einsatz von Lastenrädern beeinflussten, wie selbstverständlich beispielsweise in hügeliger Topografie das Schieben über kürzere Steigungen war, ist unklar. Lastenräder wurden erst in den 1960er-Jahren mit Gangschaltung ausgestattet, als ihre Nutzung schon im Abnehmen begriffen war.

Artikel aus Dingers *Polytechnischem Journal* geben zumindest einen gewissen Einblick in die Nutzungsmodalitäten um 1900. Zum Lernen des Fahrens eines für den Milchtransport konzipierten Schwerlastdreirades, das mit einer 80 × 60 × 20 cm grossen, vor dem Fahrer angebrachten Pritsche ausgestattet war, wird optimistisch festgestellt, «dass sowohl jeder Zweirad- als auch Nichtradfahrer dieses Transportrad ohne jede Vorübung benutzen kann». Sei der Kasten hingegen hinter dem Fahrer zwischen den Rädern angebracht, «gehört zum Fahren einer solchen Maschine schon eine gewisse Übung». ³⁰ Der Autor dieses Artikels bevorzugte die Variante eines vorne angebrachten Kastens aus sicherheitstechnischen Gründen, da der Fahrer «im Falle der Gefahr leicht abspringen und seine Maschine durch Zurückziehen in Sicherheit bringen kann», auch wenn das Rad «für den Augenblick etwas befremdend» sei. Bei hinten angebrachtem Kasten würde der Fahrer dagegen beim Abspringen von der Last umgeworfen: «Da eine Last, wie sie gewöhnlich mit Gepäckdreirädern fortgeschafft wird, nicht mit einem Ruck abgebremst werden kann, so kommt der Fahrer in einem solchen Falle, wenn z. B. ein Gefährt schnell aus einer Seitenstrasse hervorkommt und den Weg des Fahrers kreuzt, in eine sehr missliche Lage.» ³¹ Zudem wurde betont, dass ein Transportrad «stets zur Verfügung sein» müsse, «gleichviel bei welchem Wetter». ³² Ein für den Transport von fünf fabrikneuen Fahrrädern ausgelegtes Lastenrad einer Nürnberger Firma wurde dafür gelobt, dass der «Gang ein ruhiger und leichter» sei, «das Befahren kleiner Steigungen ist nicht anstrengend». ³³

Viele Aspekte der Nutzungsmodalitäten von Lastenrädern, beispielsweise die Wartung und Reparatur der stark belasteten Fahrzeuge oder die Unfallhäufigkeit,



Abb. 9: Zustellung von Molkereiprodukten per Lastenrad, Ameide, Niederlande, 1950er-Jahre. (Nieuwsblad van de Historische Vereniging Ameide en Tienhoven, 2015-3, 34)

sind bislang nur schwer einzuschätzen. Dies gilt auch für die täglich im gewerblichen Gebrauch zurückgelegten Distanzen. Werbeanzeigen begründen erhöhte Zuladungsmöglichkeiten damit, dass auf diese Weise auf einer Tour zusätzliche Kunden bedient werden könnten. Ihre Gesamtlänge dürfte je nach Bedarf erheblich variiert haben.³⁴ Bei dem flottenmässigen Einsatz von Lastenrädern, insbesondere für die Post- und Milchbelieferung, ist von festen Tagestouren auszugehen. Für sehr schwere Lasten, beispielsweise den Transport von Bauteilen für Kachelöfen, gab es zuweilen Zuschläge.³⁵ In den Städten boten für das Kleingewerbe ebenso wie für eine pferdebasierte Infrastruktur genutzte Hinterhoflandschaften mit Schuppen und Remisen ausreichend Möglichkeiten des ebenen Abstellens der Lastenräder, die unbeladen oft 20 bis 30 Kilogramm oder



Abb. 10: Lastenradrennen in Amsterdam, 4. Juli 1949. (www.transportfiets.net/2007/07/01/transportfietsenraces)

mehr wogen. Im täglichen Gebrauch wurden sie, dies legen zumindest Postkartenmotive nahe, häufig an Bürgersteigen oder am Strassenrand abgestellt. Seit den 1960er-Jahren erschwerte die schrittweise Umnutzung von Hinterhoflandschaften ebenso wie die zunehmende Suburbanisierung die Nutzung von Lastenrädern. Zugleich ist davon auszugehen, dass sich nun die Fahrgeschwindigkeit auf den Strassen durch die stadtplanerische Optimierung für den Autoverkehr erhöhte. Der zeitweise Verzicht auf innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen für Automobile beschleunigte die Wahrnehmung des muskelkraftbasierten Langsamverkehrs als Verkehrshindernis. Die generell hohen Unfallzahlen von Fahrradfahrern/-innen in der Zwischenkriegs- und Nachkriegszeit lassen darauf schliessen, dass es gerade auch für Lastenradfahrer/-innen häufig zu gefährlichen Situationen kam. Der ländliche Raum war von diesen infrastrukturellen Entwicklungen natürlich weit weniger betroffen. Eine abnehmende Nutzung von Lastenrädern war hier in stärkerem Masse durch den allmählichen Übergang zum motorisierten Transport bedingt.

Lastenräder und soziale Identität

Wie erwähnt erfolgte die individuelle Identifikation mit Lastenrädern im 20. Jahrhundert im urbanen Gewerbe weniger über ihren Besitz denn über ihre Nutzung als Arbeitsgerät, auch wenn Lastenradfahrer zuweilen ausrangierte Transporträder erwarben.³⁶ Ist hier einerseits von körperlich sehr belastenden, unsicheren und oft extrem schlecht bezahlten Arbeitsverhältnissen auszugehen, belegen andererseits Arbeiten auf der Basis von Interviews mit Lastenrad- und Rikschafahrern in Europa beziehungsweise Asien eine dennoch positiv besetzte Identifikation mit einem entsprechenden Arbeitsalltag.³⁷ Lastenfahrräder waren offenbar in zwei ganz unterschiedlichen Kontexten mit einem spezifischen Gruppenbewusstsein verbunden: zunächst bei Lastenradfahrern/-innen im städtischen Gewerbe, später in alternativ-ökologischen «Gegenkulturen» der 1970er- und 1980er-Jahre. Für Kopenhagen sind ein informelles Gruppenbewusstsein wie auch Initiativen zu gewerkschaftlicher Organisation von Fahrradkurieren im Post- und Telegrafendienst seit etwa 1910 umfassend belegt.³⁸ Anknüpfend an Traditionen des Radsports wurden seit den 1910er-Jahren auch Lastenradrennen in Stadien oder quer durch Innenstadtbezirke organisiert. Auch für andere europäische Länder belegen zahlreiche Fotos bis in die 1950er-Jahre sehr gut besuchte Veranstaltungen dieser Art.³⁹ Ein vergleichbares Gruppenbewusstsein ist im Übrigen auch für asiatische Rikschafahrer nachgewiesen.⁴⁰

Auf ganz anderer Ebene ist das Interesse an Lastenrädern in alternativ-ökologischen Gegenkulturen zu verorten. In der frühen Umweltbewegung der späten 1960er-Jahre spielten Lastenräder als Symbol einer derartigen Gegenkultur offenbar ebenso wenig eine Rolle wie in der 68er-Bewegung, die sich durchaus auf Lastenräder als proletarisch konnotiertes Transportmittel hätte beziehen können. Punktuell propagierten erst Vertreter der sich verdichtenden Ökologiebewegung ab Ende der 1970er-Jahre Lastenräder als Teil eines alternativen Lebensstils. Am häufigsten kolportiert wird in diesem Zusammenhang die Gründungsgeschichte der ab 1984 in der gleichnamigen Kopenhagener Community gefertigten Christiania-Fahrräder. Aber auch Selbstbauanleitungen für Lastenräder aus Sperrmüllteilen aus den frühen 1980er-Jahren geben einen Eindruck von entsprechenden Aktivitäten.⁴¹ Im Gegensatz zur Renaissance von Lastenrädern seit den 2010er-Jahren versandeten diese Initiativen jedoch weitgehend. So blieben auch die in dieser Phase produzierten Stückzahlen ausserhalb der Niederlande und Dänemarks sehr klein. Eine wechselseitige Dynamik von Angebot und Nachfrage, wie sie in den 1990er-Jahren zunächst bezüglich der Nutzung von Kinderanhängern und in den 2010er-Jahren bezüglich der Nutzung von Lastenrädern erkennbar wurde und die zwischenzeitlich auch ihren medialen Niederschlag findet, blieb in dieser Phase aus.



Abb. 11: Innovation «von unten». Durch einen Karlsruher Ingenieur 1980 für den Transport seiner beiden Kinder modifiziertes Rennrad seiner Frau als Alternative zur riskanten Ausstattung eines Rades mit zwei üblichen Kindersitzen. Der Sitzkorb zwischen den Rädern auf Basis eines englischen Bausatzes konnte mit einigen Handgriffen gegen das Hinterrad ausgetauscht werden. (Stadtarchiv Karlsruhe, 8/BA Schlesiger A39/204/3/3)



Abb. 12: Broschüre zum Selbstbau diverser Formen von Lastenrädern. (Christian Kutz, 1982 Neuauflage 2009)

Kulturelle Deutung: Fortschrittssymbol oder Relikt vergangener Zeiten?

Doch wie sah, im Vergleich zu den oben geschilderten Erfahrungen der Lastenradfahrer selbst, die «Aussenwahrnehmung» von Lastenrädern in breiteren Gesellschaftsschichten aus? Als «modern» galten sie höchstens Ende des 19. Jahrhunderts im Vergleich zu Schubkarren, Leiterwagen und Fuhrwerken. Auch wenn sich der Motorisierungsprozess des innerstädtischen Warentransports erst allmählich nach dem Zweiten Weltkrieg verdichtete, genossen motorisierte Lastenfahrzeuge schon lange vorher das Primat der «Fortschrittlichkeit». An positive Konnotationen muskelkraftbetriebener «Mobilitätsmaschinen»⁴² als abenteuerliche Gefährte zu Lande, zu Wasser und in der Luft konnten Lastenräder ebenfalls nicht anschliessen. Allerspätestens im Zuge der Massenmotorisierung der 1960er-Jahre galt die Lastenbeförderung per Fahrrad als defizitäre Variante gegenüber dem mit keiner vergleichbaren körperlichen Anstrengung verbundenen motorisierten Transport. Für westliche Asienreisende galten sie in der Folge als augenfälliges Symbol technischen Rückstands.

In den Massenmedien waren Lastenräder kaum präsent. In Verkehrserziehungsfilmen der 1950er- und 1960er-Jahre erscheinen sie eher beiläufig als Teil des Strassenbildes, aber auch dezidiert mit Hinweis auf die Unfallträchtigkeit nicht sachgerecht fixierter Beladung. Kursorische Beispiele der Nutzung von Lastenrädern im Spielfilm in den 1960er- und 1970er-Jahren bestätigen die oben skizzierten Befunde. In der französischen Komödie «Le triporteur»⁴³ ist das handlungsprägende Lastenrad bereits 1957 symbolisch eindeutig rückwärtsgewandt konnotiert. Schon zu Beginn der Massenmotorisierung erscheint der Protagonist als unzeitgemässe Verliererfigur, wechselweise bedrängt von Polizei, Autofahrern/-innen und Abgaswolken. In einer Sequenz des ersten Filmes der Olsen-Bande (1968) ist der eher beiläufige Einsatz eines Rades mit grosser Ladefläche zum Transport von Equipment für einen Raubüberfall demgegenüber weniger deutlich symbolisch aufgeladen und scheint eher noch zeittypische Nutzungen im damaligen Kopenhagen zu spiegeln.⁴⁴ Als Symbol einer unkonventionellen Aussenseiterhandlung lässt sich demgegenüber der Diebstahl eines beiläufig von einem Lieferanten abgestellten Schwerlastdreirades in der Screwball-Komödie *What's up, Doc?* mit Barbra Streisand und Ryan O'Neal von 1972 interpretieren. Als ungewöhnliches Fluchtfahrzeug dient es in einer turbulenten Verfolgungsjagd durch das Auf und Ab der Strassen San Franciscos der Profilierung des Charakters der Hauptdarstellerin. Ob die angedeutete Lieferung eines grösseren Einkaufes durch den Lastenradkurier für das damalige US-Filmpublikum eine Alltäglichkeit darstellte oder eher unkonventionelle Aspekte des Lebens an der Westküste dokumentieren sollte, ist allerdings aus dem Film nicht zu erschliessen.⁴⁵



Abb. 13: Svajerne (Fahrradboten) – die 1979 publizierte Sammlung von Interviews mit Kopenhagener Lastenradfahrern im Kleingewerbe und im Post- und Telegrafengewesen gibt einen detaillierten Einblick in den Alltag der Fahrer von den 1910er- bis in die 1960er-Jahre.

Neben Haugbølls mehrfach zitierter Interviewsammlung mit Kopenhagener Lastenradfahrern erinnert auch das eine oder andere Denkmal im öffentlichen Raum an die Hochkonjunktur des Lastentransports per Fahrrad: In der Hamburger Hohe-Luftchaussee steht vor dem dortigen Postamt seit den 1980er-Jahren eine «Post-liesl» neben ihrem mit Gepäcktaschen beladenen Standardrad, im niederländischen Megen befindet sich seit 2003 eine kleine, nach einem Diebstahl zwischenzeitlich erneuerte Skulptur eines Fahrradboten auf einem Lastenrad mit Korb.⁴⁶

100 Jahre undenkbar? Lastenräder in Privatbesitz

Die oben skizzierten Schlaglichter auf die Alltagsgeschichte der Nutzung von Lastenrädern haben das Faktorenbündel zu erhellen versucht, das die wechselnden Konjunktoren der gewerblichen Nutzung konstruktiver Varianten von Lastenrädern in Europa beeinflusst hat. Abschliessend sei mit Blick auf die geschilderten historischen Entwicklungen aus kontrafaktischer Perspektive gefragt, warum Lastenräder bis auf kursorische Ausnahmen erst seit den 2010er-Jahren

im Privatbesitz genutzt werden, obwohl diese Möglichkeit bereits das gesamte 20. Jahrhundert über bestand. Abzuwägen ist insbesondere, ob die ausgebliebene Nutzung im Privatgebrauch eher auf kulturelle Faktoren zurückzuführen ist oder eher auf ökonomische oder pragmatische Erwägungen.⁴⁷ Hätten Lastenräder sich im Privatgebrauch schon weit früher in alltägliche Abläufe und Konsummuster integrieren lassen? Selbstverständlich lohnte sich ihre Anschaffung nur dann, wenn regelmässig entsprechende Transportwünsche bestanden, bei denen die für diesen Zweck zurückzulegenden Strecken nicht zu lang oder zu unkomfortabel waren. Doch auch dann bot sich die Nutzung von Lastenrädern im Privatgebrauch eigentlich stets nur als Zweitfahrzeug an. Da ihr höheres Gewicht die zusätzlich aufzuwendende Muskelkraft bei «Leerfahrten» unmittelbar spürbar macht, liegt der Gebrauch eines konventionellen Fahrrads nahe, sobald keine Lasten zu transportieren sind. Sicherlich wurden Lastenräder daher fallweise von Handwerkern oder Einzelhändlern in der Nachbarschaft verliehen, wenn grössere Lasten für private Zwecke zu transportieren waren.

Für europäische Regionen liesse sich der Abwägung solcher Faktoren für den privaten Erwerb von Lastenrädern eine chronologische Zweiteilung zugrunde legen: Bis in die 1960er-Jahre waren Lastenräder problemlos auf dem Markt zu haben, ihre Nutzung war aber zugleich eindeutig mit anstrengender Arbeit durch Hilfsarbeiter und Lehrlinge verbunden. Auffälligerweise adressierten selbst Fahrradhersteller mit ihrem Werbematerial für Lastenräder grundsätzlich keine privaten Abnehmer. Scheinbar galt der Versuch, Privatleute als potenziell neue Absatzgruppe zu erschliessen, von vornherein als sinnlos. Seit den 1960er-Jahren wiederum gab es keinerlei neue Impulse für die Anschaffung von Lastenrädern für den Privathaushalt. Ohnehin wurden sie in immer geringeren Stückzahlen produziert. Zwar stieg der Bedarf an privaten Transportleistungen durch Konzentrationsprozesse im Einzelhandel und die Ausweitung des Konsums. In Zeiten der Massenmotorisierung musste auf symbolischer Ebene jedoch derjenige als rückwärtsgewandt gelten, der sich im öffentlichen Raum mit dem Lastenrad körperlich anstrenge oder sich Wind und Wetter aussetzte. So akzeptiert oder gar bewundert genau diese Standfestigkeit zeitgleich im Umfeld des Radsports sein mochte, konnte die Erledigung alltäglicher Transportvorgänge unter diesen Umständen kaum als akzeptabel gelten – insbesondere im Vergleich zur komfortablen Nutzung des Automobils. Diese Überlegungen gelten allerdings vornehmlich für Männer, die in diesem Zeitraum jedoch weit seltener für Einkäufe unterschiedlicher Art unterwegs waren. Für Frauen wären Kauf oder Nutzung eines privat genutzten Lastenrades noch ungewöhnlicher gewesen, auch wenn sie zweifellos vielfach Einkäufe per Fahrrad erledigten und im Familienbetrieb im Einzelhandel oder in der Landwirtschaft durchaus mit dem Lastenrad unterwegs sein mochten.

Die in Europa praktisch zum Erliegen gekommene Nutzung von Lastenfahrrädern zwischen ca. 1970 und dem frühen 21. Jahrhundert scheint dieser Technologie allerdings einen recht voraussetzungslosen Neustart ermöglicht zu haben. Im Alltag der 1970er- und 1980er-Jahre waren Lastenräder, abgesehen von klar abgegrenzten Bereichen wie der Postzustellung, schlicht nicht mehr präsent, auch wenn die Generation, die noch Zugang zu ausrangierten Exemplaren oder Fahrradanhängern hatte, diese sporadisch für Transportleistungen beim Einkaufen, zwischen Wohnung und Kleingarten oder in der Nachbarschaftshilfe nutzen mochte. Im öffentlichen Raum dienten sie ansonsten mit eher nostalgischer Note vornehmlich als stillgelegte Werbeträger. Der seit den 1990er-Jahren zunehmende, meist durch Mütter geleistete Kindertransport mit Fahrradanhängern wurde daher in der öffentlichen Wahrnehmung nicht als Bruch mit früheren Praktiken wahrgenommen: Die gewerbliche Nutzung von Lastenrädern durch männliche Arbeiter war schon lange aus dem kollektiven Gedächtnis verschwunden, zudem handelte es sich bei der Kombination von Fahrrad und Kinderanhänger auch optisch um ein ganz anderes Artefakt als die früheren, konstruktiven Varianten von Lastenrädern. Um 2010 erforderten dann auch entsprechende Neukonstruktionen zumindest in der westlichen Welt keine Umdeutung etablierter Konnotationen der gewerblichen Lastenradnutzung mehr. Entscheidende Messlatte auf pragmatischer wie auf ökonomischer und kultureller Ebene blieb und bleibt vielmehr der Vergleich mit inzwischen etablierten Standards der Automobilnutzung zum privaten Lastentransport. Unter welchen Bedingungen sich dieses Konkurrenzverhältnis zugunsten der Nutzung von Lastenrädern verschieben lassen mag, ist derzeit Gegenstand vielfältiger Überlegungen.

Welche Strategien auf ökonomischer wie auf kultureller Ebene auch immer für dieses Ziel entwickelt werden – in Zeiten der Klimakrise zeigt der Blick auf die historischen Konjunktoren der Geschichte von Lastenrädern und dem Lastentransport per Fahrrad, dass «klimafreundliche» Alltagstechnologien keinesfalls gänzlich neu erfunden werden müssen. Sicher können technische Innovationen mittel- und langfristig einen zentralen Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasen leisten. Kurzfristig aber bieten auch seit langem vorhandene Technologien entsprechendes Potenzial. Dieses wird im Fall von Lastenrädern durch den Einsatz innovativer Materialien oder insbesondere den Elektroantrieb wesentlich erhöht. Mindestens ebenso relevant für zukünftige Erfolge wird jedoch darüber hinaus sein, ob sich auch eine kulturelle Wertschätzung der Nutzung von Lastenfahrrädern neu erfinden lässt – insbesondere im direkten Vergleich zu der hohen gesellschaftlichen Akzeptanz der Lastenbeförderung mit dem Privatautomobil.

Anmerkungen

- 1 Mein Dank gilt den anonymen Gutachtern/-innen für zahlreiche wertvolle Hinweise sowie Münevver Bahadir für umfassende Bildrecherchen in der Frühphase des Projektes.
- 2 Einen instruktiven Überblick über konstruktive Varianten von Lastenrädern und Fahrradanhängern in Geschichte und Gegenwart wie auch über eine Vielzahl weiterer Aspekte der gegenwärtigen und zukünftig möglichen Nutzung von Lastenrädern geben Juergen Ghebregziabihier, Eric Poscher-Mika, *Cargobike Boom. Wie Transporträder unsere Mobilität revolutionieren*, Leipzig 2018, zu den konstruktiven Varianten vgl. 10–36.
- 3 Erfahrungsberichte, die bis in die 1910er-Jahre zurückreichen, sind Ausschnitten aus etwa 300 Interviews zu entnehmen, die der dänische Regisseur Charles Haugbøll in den 1950er- und 1960er-Jahren mit Fahrradboten und gewerblichen Lastenradfahrern in Kopenhagen führte, vgl. Charles Haugbøll, *Svajerne*, Kopenhagen 1979.
- 4 Vgl. Peter Cox, Randy Rzewnicki, «Cargo Bikes: Distributing Consumer Goods», in ders. (Hg.), *Cycling Cultures*, Chester 2015, 130–151, hier 147f., ähnlich die Phaseneinteilung bei Ghebregziabihier, Poscher-Mika (wie Anm. 2), 37–49.
- 5 Vgl. Ruth Oldenziel, Adri Albert de la Bruhèze, «Europe. A Century of Urban Cycling», in Ruth Oldenziel et al. (Hg.), *Cycling Cities. The European Experience. Hundred Years of Policy and Practice*, Eindhoven 2016, 7–13, hier 13.
- 6 Vgl. Glenn Norcliffe, *Critical Geographies of Cycling. History, Political Economy, and Culture*, London, New York 2018, 215–230; unveränderter Wiederabdruck von ders., «Neoliberal Mobility and its Discontents. Working Tricycles in China's Cities», in *City, Culture and Society* 2 (2011), 235–242.
- 7 Vgl. den Themenschwerpunkt der Zeitschrift *Transfers* 3 (2013), 3: M. William Steele, «Rickshaws in South Asia» (56–61); Gopa Samanta, Sumita Roy, Mobility in the Margins. «Hand-pulled Rickshaws in Kolkata» (62–78); Shahnaz Huq-Hussain, Umme Habiba, «Gendered Experiences of Mobility. Travel Behavior of Middle-class Women in Dhaka City» (79–98); M. Maksudur Rahman, Md. Assadekjaman, «Rickshaw Pullers and the Cycle of Unsustainability in Dhaka City» (99–118); Peter Cox, «The future of Rickshaws. Concluding Thoughts and Wider Issues» (119–123); Rajendra Ravi, «A Journey with Cycle Rickshaws. identity, Respect, Equality, Space, and Sustainable Futures» (124–130).
- 8 Zur Skizze einer Rikscha in Dinglers Polytechnischem Journal heisst es 1896: «... sieht man in Berlin Dreiräder im Dienste der Personenbeförderung», vgl. «Fahrräder», *Dinglers Polytechnisches Journal* 8 (1896) Heft 11, 250f. Eine weitere Variante eines «Droschkenfahrrads» wird dafür gelobt, dass es «seit 2 Jahren praktisch durchprobiert» und «sowohl für den Personenverkehr, als auch zum Spazierenfahren für Kranke und ältere Leute von Vorteil» sei. Ohne Anstrengung könne man 8 bis 12 km pro Stunde zurücklegen, vgl. ebd. 11 (1899), Heft 6, 91.
- 9 Vgl. Norcliffe (wie Anm. 6), 222.
- 10 Vgl. zum Themenspektrum der Fahrradgeschichte zum Beispiel zuletzt Peter Cox, «Rethinking Bicycle Histories», in Tiina Männisto-Funk, Timo Myllyntaus (Hg.), *Invisible Bicycle. Parallel Histories and Different Timelines*, Leiden 2019, 23–47. Zu den Ausstellungen Henrik Essler, «Freiheitssymbol und Krisenhelfer – das Fahrrad als Arbeitsgerät», in Mario Bäumer, Museum der Arbeit (Hg.), *Das Fahrrad. Kultur, Technik, Mobilität*, Hamburg 2014, 64–77; Michael Schimek, «Zwischen Last und Lust. Das Fahrrad als Transportmittel und Alltagsgerät», in Frank Preisner (Hg.), *Fahrtwind. Kulturgeschichte des Fahrrads im Nordwesten*, Oldenburg 2015, 84–111; Bettina Gundler, Helene Hoffmann, Frank Steinbeck, «Fahrräder für besondere Aufgaben. Lastentransport, Dienstrad und Kurierfahrten», in Bettina Gundler (Hg.), *Balanceakte. 200 Jahre Radfahren*, München 2017, 76–81.
- 11 Vgl. Tiina Männisto-Funk, «Introduction: The Historical Production of the Invisible and Visible Bicycles», in dies., Timo Myllyntaus (Hg.), *Invisible Bicycle. Parallel Histories and Different Timelines*, Leiden 2019, 1–20.
- 12 Vgl. Volker Briese, «Das Fahrrad als Nutzfahrzeug», in ders., Wilhelm Matthies, Gerhard

- Renda (Hg.), *Wege zur Fahrradgeschichte*, Bielefeld 1995, 141–151, hier vor allem 146–148; im Kontext von Campingtouren mit dem Fahrrad Christian Amoser, «Die Geschichte des Gepäcktransports», in Michael Bollschweiler, Michael Mertins, Gerhard Renda (Hg.), *Rückenwind. Ein Streifzug durch die Fahrradgeschichte*, Bielefeld 2011, 30–37; eine eklektische Erfindungsgeschichte entsprechender Vorrichtungen inklusive ausgewählter Lastenräder bieten Tony Hadland, Hans-Erhard Lessing, *Bicycle Design. An Illustrated History*, Cambridge, MA, 2014, 351–384.
- 13 Einen guten Zugang bietet neben der bereits erwähnten Sammlung von Interviews von Lastenradfahrern (Haugbøll, wie Anm. 3) insbesondere von Lastenradenthusiasten gesammeltes historisches Anzeigen- und Bildmaterial, zum Beispiel die beeindruckende Sammlung auf dem Blog www.transportfiets.net (31. 5. 2020). Anzeigen von Fahrradherstellern enthalten zuweilen aufschlussreiche Angaben zu Kosten, technischen Daten und Ausstattungsvarianten. Vornehmlich englisches Anzeigenmaterial findet sich unter <http://tradesmansbike.wordpress.com> (31. 5. 2020); John Pinkerton, *At Your Service. A Look at Carrier Cycles*, o. O. 1983, bietet dazu eine gedruckte, knapp kommentierte Zusammenstellung.
 - 14 Vgl. Cox, Rzewnicki (wie Anm. 4). Neuere gegenwartsorientierte Studien zu vornehmlich ökonomischen Aspekten des gewerblichen Einsatzes von Lastenrädern in urbanen Räumen bieten in der Regel nur cursorische historische Kontextualisierungen; als Ausnahme vgl. den Projektbericht von Sara Basterfield, *Short History of Cargo Cycling. Lessons to be learned from (!) Present and Future. An Overview of the Use of Cycles for Goods Delivery in Selected EU Countries*, 2011, www.cyclelogistics.eu (31. 5. 2020).
 - 15 Cox, Rzewnicki (wie Anm. 4), 147.
 - 16 Vgl. Hans-Ulrich Schiedt, *Der Langsamverkehr*, Teil 1: *Die vormodernen Bedingungen des Verkehrs*, Bern 2010 (unveröffentlicht) und ders., «Langsamverkehr vor dem 20. Jahrhundert», in *Wege und Geschichte* 2012, 2, 12–18.
 - 17 Zuletzt Eike-Christian Heine, Christian Zumbrägel, «Technikgeschichte, Version: 1.0», in *Docupedia-Zeitgeschichte*, 20. 12. 2018, http://docupedia.de/zg/Heine_zumbraegel_technikgeschichte_v1_de_2018 (31. 5. 2020); Martina Hessler, Heike Weber (Hg.), *Provokationen der Technikgeschichte. Zum Reflexionszwang historischer Forschung*, Paderborn 2019. Es ist sicher kein Zufall, dass David Edgerton in seiner breit rezipierten Darstellung dieser Perspektiven in einer kurzen Passage auch auf die Geschichte der Rikscha als Fallbeispiel verweist, vgl. ders., *The Shock of the Old. Technology and Global History Since 1900*, London 2006, 45–47. Zu parallelen Tendenzen in der Fahrradgeschichte vgl. Cox (wie Anm. 10), 27 f.
 - 18 Einen Eindruck des Lastentransportes per Fahrrad in diversen militärischen Konflikten bietet das Bildmaterial in Jim Fitzpatrick, *The bicycle in Wartime. An illustrated history*, Washington 1998.
 - 19 <https://tradesmansbike.wordpress.com/1953-mercury-cyclemaster-roundsman-delivery-bicycle> (31. 5. 2020).
 - 20 «Urban Landscape & Cycling Distances»; «Urban Alternatives to Cycling»; «Cycling as Traffic Policy»; «Social Movements & Impact»; «Cycling's Cultural Status», vgl. Oldenziel, de la Bruhèze (wie Anm. 5).
 - 21 Vgl. Uwe Spiekermann, *Basis der Konsumgesellschaft. Entstehung und Entwicklung des modernen Kleinhandels in Deutschland 1850–1914*, München 1999, 597 f.
 - 22 Vgl. o. V., «Neuerungen an Fahrrädern», in *Dinglers Polytechnisches Journal* 313 (1899), 87–93, hier 89.
 - 23 Reinhold Reith, «Zur beruflichen Sozialisation im Handwerk vom 18. bis ins frühe 20. Jahrhundert. Umriss einer Sozialgeschichte der deutschen Lehrlinge», *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 76 (1989), 1–27, hier 19.
 - 24 Vgl. Cox, Rzewnicki (wie Anm. 4), 131.
 - 25 Vgl. zur Post Schimek (wie Anm. 10), 95–100.
 - 26 Briese (wie Anm. 11), 147.
 - 27 Haugbøll (wie Anm. 12), 240.

- 28 Vgl. zum Beispiel Jürgen Bönig, Museum der Arbeit (Hg.), *Tempo. Mein Laster. Warentransport im Wandel*, München 2008.
- 29 Undatiertes Blatt ohne Herkunftsnachweis, <https://tradesmansbike.wordpress.com/1953-mercury-cyclemaster-roundsman-delivery-bicycle> (31. 5. 2020).
- 30 «Neuerungen an Fahrrädern», in *Dinglers Polytechnisches Journal* 313 (1899), 87–93, hier 89.
- 31 Ebd., 90.
- 32 Ebd., 91.
- 33 Ebd.
- 34 Details dazu in den von Haugbøll (wie Anm. 3) gesammelten Erfahrungsberichten, passim.
- 35 Vgl. ebd., 198 f.
- 36 Vgl. ebd., 100.
- 37 Vgl. ebd., passim; Samanta (wie Anm. 7); Gopa Samanta, «Urban mobilities and the Cycle Rickshaw», *dérive. Zeitschrift für Stadtforschung* 50 (2013), 49–54.
- 38 Vgl. Haugbøll (wie Anm. 3), 204–253.
- 39 Ein kurzer Film (1:30) eines Lastenradrennens 1933 in Bussum, Niederlande, findet sich auf Youtube: www.youtube.com/watch?v=8U15mT1feWw (31. 5. 2020).
- 40 Vgl. die in Anm. 7 genannten Titel.
- 41 Vgl. Ghebrezgiabiher, Poscher-Mika (wie Anm. 2), 44–47 und 51–58.
- 42 Vgl. Kurt Möser, *Fahren und Fliegen in Frieden und Krieg. Kulturen individueller Mobilitätsmaschinen 1880–1930*, Heidelberg etc. 2009.
- 43 Hinweis bei Cox, Rzewnicki (wie Anm. 4), 138.
- 44 Die Olsenbande (Olsen-Banden), Dänemark 1968, Filmminuten 00:31:04–00:32:30.
- 45 Filmminuten 01:03:04–01:07:25. Für den Hinweis auf diese Szene danke ich Anne-Katrin Ebert, Technisches Museum Wien.
- 46 Den Hinweis auf die „Postlies!“ verdanke ich Lilly-Britt Weiß, Berlin. Zu Letzterem vgl. www.transportfiets.net/2010/09/14/onthulling-van-hommage-aan-de-middenstand (31. 5. 2020).
- 47 Vgl. allgemeine Überlegungen zu diesem Spannungsfeld bei Harry Oosterhuis, «Bicycle Research between Bicycle Policies and Bicycle Culture», *Mobility in History* 5 (2014), 20–36.

Résumé

Ni connus, ni utilisés, ni pleinement valorisés? Conjonctures historiques du recours aux vélos cargo

En Europe, les différents modèles de vélos cargo sont restés, jusqu’aux années 1960, presque exclusivement réservés à des usages commerciaux, soit dans le commerce de détail, soit chez les grands prestataires de services comme la poste. Dans la foulée de la motorisation de masse, leur usage a pratiquement disparu. Après un regain de popularité limité à la contre-culture alternative de la fin des années 1970, les vélos cargo, sous une forme techniquement améliorée, ont connu depuis les années 2010 un essor qui s’est, pour la première fois, étendu à l’usage privé. En Asie, les modalités d’utilisation des vélos cargo révèlent une chronologie décalée, caractérisée aujourd’hui par un processus d’élimination graduelle faisant suite à leur utilisation généralisée antérieure, pour le transport des personnes comme des marchandises.

Cet article aborde dans un premier temps l'état relativement rudimentaire des recherches portant sur l'histoire des vélos cargo et du transport des marchandises en vélo. Sur cette base, il examine quatre aspects de l'utilisation des vélos cargo en Occident au XX^e siècle: les créneaux de leur utilisation commerciale, les modalités des déplacements correspondants, leurs fonctions en tant que symbole d'identité sociale et la manière dont ils étaient perçus. Il s'interroge enfin sur les raisons qui, jusqu'au début du XXI^e siècle, ont pu dissuader les particuliers d'utiliser le vélo cargo au quotidien.

(Traduction: Sabine Citron)

Vielflieger als Akteure der Versicherheitlichung

Das Fallbeispiel Hamburger Flughafen, 1970er- bis 1990er-Jahre

Carolin Liebisch-Gümüş

Das Wort «Vielflieger» tauchte in der deutschsprachigen Presselandschaft erstmals um das Jahr 1974 herum auf und durchlief bis zum Ende des Jahrhunderts eine steile Karriere.¹ Als Ausdruck eines beschleunigten, «singularistischen Lebensstils»² der Spätmoderne und (Selbst-)Bezeichnung einer geschäftigen Elite spiegelt die Konjunktur des Begriffs auch eine mobilitätshistorische Entwicklung wider: In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts avancierte das Flugreisen zunehmend zu einer Form von Alltagsmobilität. Flughäfen wurden nicht nur zu *den* Dreh- und Angelpunkten des wachsenden globalen Personenverkehrs. Gleichzeitig entwickelten sie sich zu immer komplexeren Räumen, in denen Mobilität verschiedenen Formen von Kontrolle unterworfen wurde. Eine tragende Rolle spielte dabei die ansteigende Versicherheitlichung³ der Passagier/-innenabfertigung seit den 1970er-Jahren, die unsere Flugerfahrungen – zumal nach 9/11 – bis heute prägt.⁴ In Reaktion auf Flugzeugentführungen und Anschläge, die sich seit den späten 1960er-Jahren weltweit häuften, wurden aus den Wartebereichen vor den Flugsteigen «Welten der Sicherheit».⁵ Hinter Kontrollbarrieren und räumlichen Grenzen entstanden sogenannte sterile Zonen, die nicht nur Fluggäste von Besuchern/-innen trennten, sondern auch sicherheitsgeprüfte Reisende von ungeprüften. Potenzielle Attentate sollten so buchstäblich ausgeschlossen werden.⁶ Während sich die sicherheitsstrategische Bedeutung dieser Massnahmen schnell erschliesst, stellt sich die Frage, welche Bedeutung die Sicherheitschecks vor dem Abflug im Alltag der Passagiere/-innen einnahmen.

In ihrem Aufsatz zur Entwicklung der Flughafensicherheit in den USA seit den 1970er-Jahren vertritt die Historikerin Anke Ortlepp die These, dass sich die Durchsetzung von Sicherheitsmassnahmen einschränkend auf die Mobilität der Flugreisenden ausgewirkt habe: «security programs [...] negatively affect patterns of mobility and contribute to the de-individualization of the travel experience».⁷ Passagiere/-innen mussten sich gezwungenermassen an Körper- und Gepäckkontrollen und an eine begrenzte Bewegungsfreiheit im Flughafen anpassen. Dieser Befund entspricht der generellen Tendenz innerhalb des *new mobilities paradigm*, individuelle Mobilität ausgehend von übergeordneten

Mobilitätspolitiken und -systemen zu bewerten.⁸ Was aber, wenn eine Mikro-perspektive eingenommen und differenzierter untersucht wird, wie Reisende mit den neuen Sicherheitsmassnahmen umgingen? Statt die Fluggäste als bloss Rezipienten/-innen von Mobilitätskontrolle zu begreifen, nimmt der vorliegende Aufsatz eine alltagsgeschichtliche Perspektive ein und fragt nach individuellen Reaktionen und Einflussmöglichkeiten.⁹ Die Pluralität und Verschiedenheit von Mobilitäten, die das *new mobilities paradigm* betont, lädt geradezu dazu ein, strukturellen Tendenzen die historische Erfahrung konkreter Personengruppen gegenüberzustellen. Im vorliegenden Fall handelt es sich um jene Geschäfts- und Vielflieger, für die nicht nur das Fliegen selbst, sondern auch die Sicherheitschecks zunehmend zur Routine wurden. Greifbar wurde diese Gruppe über die behördliche Überlieferung zum Flughafen Hamburg, auf die sich der Artikel stützt und die in Zukunft durch weitere Forschungen zu ergänzen ist. Untersucht wurden Eingaben, in denen sich Passagiere nachträglich zu den Sicherheitskontrollen äusserten. Tatsächlich stammten die meisten der Eingaben von Geschäftsmännern. Zum einen waren sie naturgemäss häufig mit dem Thema konfrontiert. Zum anderen gehörten sie einer gesellschaftlichen Gruppe an, die selbstbewusst ihre Ansichten gegenüber staatlichen Stellen artikulierte. Nahezu alle Petenten bezogen sich in ihren Schreiben direkt oder indirekt auf ihren beruflichen und sozialen Status, der sich zwischen Management und selbstständigem Unternehmertum bewegte. Sie kamen, der Sprache und dem Wohnort nach, aus der Bundesrepublik Deutschland oder einem westlichen Nachbarland.¹⁰ Männlich, gebildet und souverän im Gebaren entsprechen sie dem typischen Profil der deutschen beziehungsweise westeuropäischen Wirtschaftselite im späteren 20. Jahrhundert.¹¹

Da es nicht nur um allgemeine Wahrnehmungen, sondern auch um eine mögliche Einflussnahme auf konkrete Entwicklungen vor Ort gehen soll, wird mit dem Flughafen Hamburg eine lokale Fallstudie durchgeführt. Als einer der fünf grössten internationalen Passagierflughäfen in der Bundesrepublik nahm Hamburg-Fuhlsbüttel eine Vorreiterrolle bei der Einführung neuer Sicherheitspraktiken ein. Entscheidend für den Ausbau der Kontrollen in Hamburg war das Jahr 1970. Dieses Jahr stellte insgesamt einen Wendepunkt für die Sicherheitspolitik an Flughäfen in der Bundesrepublik dar. Am 21. Februar 1970 explodierte eine Bombe an Bord einer schweizerischen Passagiermaschine auf ihrem Weg von Zürich Kloten nach Tel Aviv. Das Flugzeug stürzte über dem Kanton Aargau ab, alle Insassen/-innen kamen ums Leben. Fast zeitgleich erfolgte eine zweite Explosion in einem österreichischen Flugzeug kurz nach dem Start in Frankfurt am Main. Der Pilot konnte notlanden und die Menschen an Bord überlebten. Beide Ereignisse hatten die Möglichkeit eines tödlichen Anschlags auf den Luftverkehr in der Bundesrepublik drastisch offenbart. Hinzu kam die Vorreiterfunktion an-

derer Länder, wie der USA, Israels oder der Schweiz, wo Sicherheitsvorkehrungen an Flughäfen kurz zuvor ebenfalls massiv gesteigert worden waren.¹²

Als bekannt wurde, dass die Anschläge vom Februar mutmasslich auf eine palästinensische Gruppierung zurückgingen, ordnete der deutsche Innenminister Hans-Dietrich Genscher zunächst die Kontrolle sämtlichen Gepäcks der Flugzeuge an, die nach Israel flogen beziehungsweise israelische Fluggäste beförderten.¹³ Eine Landesinnenministerkonferenz im September 1972, deren Beschluss der Hamburger Innensenator Heinz Ruhnau nachdrücklich unterstützte, weitete die Sicherungsmassnahmen schliesslich auf alle Flughäfen und Flugzeuge in der Bundesrepublik aus. Dazu gehörte die «100%ige Personenkontrolle und die Identifizierung des Gepäcks durch die Passagiere vor jedem Flug».¹⁴ Diese Massnahme sollte «auf zunächst nicht absehbare Zeit ergriffen» werden. Tatsächlich war sie von Dauer. Terroristische Bedrohungen – antizipiert und real – trugen über die turbulenten 1970er-Jahre hinaus dazu bei, dass Politiken innerer Sicherheit auf Flughäfen und im Allgemeinen anhielten.¹⁵ Hamburg, wo die Security-Checks in der Verantwortung von Innenbehörde und Landespolizei lagen,¹⁶ war Teil eines bundesweiten Behördennetzwerks, über das Sicherheitsabsprachen zirkulierten und in das auch Airlines, Flughafenverwaltungen und ausländische Stellen eingebunden waren. Entsprechend wurden in Hamburg Massnahmen realisiert, die aus einer Mischung aus staatlichen Sicherheitspolitiken, transnationalen Absprachen und örtlichen Entscheidungen resultierten. Im Kleinen – anhand der Geschichte der Sicherheitskontrollen im Hamburger Flughafen und ihrer archivalischen Überlieferung im Staatsarchiv Hamburg – kann sondiert werden, inwiefern neben den genannten Akteuren auch Flugreisende selbst am Prozess der Versicherheitlichung beteiligt waren.

Kontrolllücken und Sicherheitskomplizen

Trotz anhaltender Bemühungen, die Kontrollen immer zuverlässiger und mithilfe neuer technischer Equipments durchzuführen, kamen regelmässig Sicherheitslücken zum Vorschein. Aus dem Streben nach Sicherheit, so eine zentrale These der Sicherheitsforschung, resultiert selten eine totale Sicherheit. Stattdessen sorgt die Entdeckung von stets neuen Bedrohungsszenarien dafür, dass sowohl Unsicherheit als auch ihre Bekämpfung normalisiert werden.¹⁷ Sowohl in den 1970er-Jahren als auch in den Folgejahrzehnten bemühten sich die Hamburger Innen- und Verkehrsbehörde und die Flughafenverwaltung ständig, potenzielle Schlupflöcher zu schliessen. Nicht Attentate oder Sabotageversuche vor Ort gaben den entscheidenden Ausschlag für Nachbesserungen. In der Regel reagierten die Hamburger Behörden auf Vorfälle anderenorts oder auch auf hypo-

thetische Gefährdungen, die sie entweder selbst antizipierten oder die ihnen von anderen Stellen wie dem Bundesinnenministerium kommuniziert wurden. Auch Mitglieder von Fluggesellschaften und Crews wiesen auf Mängel hin. So machte etwa Cockpit e. V. 1978 die Hamburger Innenbehörde darauf aufmerksam, dass im Duty-free-Shop fahrlässigerweise Messer mit langen Klingen zum Verkauf stünden.¹⁸

Norddeutsche Medien berichteten in den 1980er- und 1990er-Jahren wiederholt kritisch über Sicherheitsmängel am Flughafen.¹⁹ Einem Journalisten der *Hamburger Morgenpost* war es 1993 testweise gelungen, über versteckte Wege an allen Kontrollen vorbei auf das Rollfeld zu gelangen, woraus dann die alarmierende Titelschlagzeile «Sicherheitskandal im Flughafen. Freie Bahn für Attentäter»²⁰ entstand. Die Medien erfüllten hier eine für (Un-)Sicherheitsdiskurse typische Rolle. Sie griffen «Risikonarrative»²¹ aus Experten/-innenkreisen auf, um diese dann öffentlich zu kommunizieren beziehungsweise zu skandalisieren. Die Flughafenleitung und die Behördenleiter/-innen reagierten nicht nur, indem sie die Durchgänge abdichteten.²² Sie handelten auch proaktiv. Der Leiter der städtischen Abteilung für Verkehrswirtschaft und Luftfahrt unternahm gleich mehrere Selbsttests. Einmal gelang es ihm, über den Inlandsabflugbereich in die Fluggastbrücke und von dort «gegen den Strom» in ein gerade gelandetes Flugzeug zu kommen, dessen Piloten er erklärte, sie sollten sich «bitte als entführt»²³ betrachten. Ausdrücklich ging es den Behörden auch darum, einer erneuten Skandalisierung durch die Medien zuvorzukommen.²⁴

Zuweilen waren es auch Passagiere/-innen, die Unsicherheiten ausmachten und den Behörden oder der Flughafenleitung zur Kenntnis brachten.²⁵ Nicht alle taten dies ruhigen Gemütes. Ende Oktober 1972 wandte sich ein aufgebrachter Geschäftsreisender, der Inhaber der PR-Agentur Stephan M. Pietsch & Partner, mit einem erregten Brief an Innenminister Hans-Dietrich Genscher persönlich. Der Innenpolitik warf er vor, an den Flughäfen einen «dumme[n] Kontroll-Kompromiß»²⁶ zu betreiben. Es wäre ihm auf jedem seiner Flüge möglich gewesen, «sowohl im Handgepäck als auch am Körper allerlei hübsche Dinge mit ins Flugzeug zu nehmen». Und zwar, fügte er hinzu, «an Stellen, die man in jedem Krimi für 80 Pfennig nachlesen kann». Er forderte ein «Minimum an Sicherheit», was für ihn «100%ige Körper- und Gepäckkontrollen» bedeutete. Das Schreiben war nur einen Tag nach der Entführung einer Passagiermaschine der Lufthansa durch Mitglieder der Volksfront zur Befreiung Palästinas verfasst worden. Die Maschine befand sich mit Zwischenstopps auf dem Weg von Damaskus nach Frankfurt. Mit der Entführung sollten drei inhaftierte Palästinenser, die das Olympia-Attentat von München mitverübt hatten, freigespresst werden. Das Attentat erwähnte Pietsch in seinem Brief explizit. Neben einer landläufigen Polemik gegen untätige «Partei-Politiker» und einem pauschalen Bild von «Arabern»

als potenziellen Terroristen äusserte sich in seinem Schreiben vor allen Dingen Angst. Pietsch zählte sich selbst «zu den momentan recht unsicher daher lebenden Menschen», da er häufig beruflich mit dem Flugzeug unterwegs sei. Seine Angst speiste sich aus der ganz konkreten Vorstellung, Attentäter/-innen («Araber») könnten mit versteckten Waffen an den Sicherheitskontrollen vorbei ins Flugzeug gelangen. Von einem Gefühl der Einschränkung durch Kontrollen kann gar keine Rede sein. Als Vielflieger prägte Pietsch vielmehr ein starkes Unsicherheitsempfinden, das in ihm den Wunsch nach staatlichem Schutz auslöste.

Damit war er keineswegs allein. Im Dezember 1977 verschickte das Bundesinnenministerium ein Rundschreiben an alle Landesregierungen, das verschiedene Eingaben von Reisenden zusammenfasste.²⁷ Anders als Pietschs generelle Unmutsbekundung gingen sie ins Detail und monierten spezifische Sicherheitslücken; etwa, dass unkontrolliertes Reisegepäck als Handgepäck mit an Bord genommen werden konnte, Einkäufe aus Duty-free-Shops ungenügend kontrolliert wurden und Lunchpakete (die wohl als potenzielles Waffenversteck verdächtig schienen) schon vor den Sicherheitskontrollen ausgehändigt worden waren. Ein Passagier hatte dem Innenministerium zufolge gar kritisiert, dass bei Körperkontrollen «kritische Körperpartien (Intimbereich) zu weiträumig ausgespart»²⁸ blieben. Die Hamburger Pauschaltouristin Rita Buschmann beschwerte sich «mit aller Härte»,²⁹ dass ihr Handgepäck vor dem Abflug nach Mallorca nicht untersucht worden war. Als Touristin steht sie in Kontrast zum Gros der Eingaben, das von häufig fliegenden Geschäftsmännern stammte, für die das Thema freilich sehr viel präsenter war. Genau diesen Umstand reflektierte Rita Buschmann selbst. Es werde mit «zweierlei Maß» gemessen, so ihr Vorwurf. Linienflugreisende würden gewissenhaft kontrolliert, Touristen/-innen auf einem «billigeren Charterflug» dagegen nicht. Letztere sah sie daher zu «zweitrangigen Bürgen [sic]» degradiert. In ihrem Fall reichte die Befürwortung von Sicherheitsvorkehrungen so weit, dass sie gründliche Kontrollen gar zu einer Art Bürgerrecht erklärte.

Insgesamt, darauf verwies auch der damalige Innenminister Werner Maihofer, meldete sich nur ein kleiner Teil aller Fluggäste in derartigen Eingaben zu Wort. Das Sicherheitsbedürfnis und die Bereitschaft zu weitreichenden Kontrollen kann aber durchaus – und über den Kontext des Flugverkehrs hinaus – als zeittypisch gelten. Frank Biess spricht von einer «Eskalation politischer Ängste» in der Bundesrepublik der 1970er-Jahre, speziell im Herbst 1977, als die Anschläge der Rote-Armee-Fraktion eine Krisenstimmung in der Öffentlichkeit auslösten. Ähnlich wie Pietsch artikulierten zu jener Zeit viele Bürger/-innen ihre Angst vor Terror und davor, dass der Staat keinen ausreichenden Schutz bieten könnte.³⁰ Zwar implizierte dies eine Kritik am Staat, aber diese legitimierte zugleich staatliche Sicherheitsmassnahmen, indem sie an einen staatlichen Schutzauftrag appellierte.³¹

So wie insgesamt das Thema innere Sicherheit überdauerte das Unsicherheitsempfinden vieler Passagiere/-innen den Deutschen Herbst. In den 1980er- und 90er-Jahren blieben Anschläge und Entführungen im Passagierluftverkehr ein internationales Phänomen. Dies beeinflusste das allgemeine Bedrohungsbewusstsein unter Flugreisenden. Ein Mitarbeiter des Springer Auslandsdienstes, Hans Gernet, wandte sich 1989 an die Hamburger Flughafenverwaltung, um auf «mangelnde Sicherheitsmaßnahmen»³² am Flughafen Agadir in Marokko aufmerksam zu machen. Vor seinem Rückflug nach Hamburg habe er beobachtet, dass dort Reisegepäck aufgegeben werden könne, ohne vorher ein Flugticket vorzuzeigen. Mithin, so fürchtete er, könnte es «irgendjemand mit einem getürkten Ticket» gelingen, «eine gefährliche Fracht an Bord zu schmuggeln». Eine solche Möglichkeit sollte «umgehend unterbunden werden». Tatsächlich war das Szenario nicht unrealistisch. Im Januar 1976 hatte eine Bombe im Reisegepäck eines Flugzeugs der Middle East Airlines einen Absturz und den Tod aller Personen an Bord verursacht. Der Attentäter war wohl selbst nicht mitgeflogen.

Diesen Vorfall auf der Strecke von Beirut nach Abu Dhabi nahm das Innenministerium unter Werner Maihofer zum Anlass, ein Rundschreiben an alle Verkehrsflughäfen und Landesbehörden in der Bundesrepublik zu senden.³³ Sie wurden dazu aufgerufen, dringend an der zuvor eingeführten Gepäckidentifizierung festzuhalten. Demnach setzte die Gepäckaufgabe nicht nur ein gültiges Ticket voraus. Daneben war die Anzahl der Bordgäste mit der Menge der aufgegebenen Gepäckstücke abzugleichen. Schon 1974 hatte die Internationale Zivilluftfahrtorganisation auf die neuen Bedrohungen reagiert und ihrer Konvention einen umfassenden Katalog mit Sicherheitsartikeln, unter anderem zur Behandlung von Gepäck, hinzugefügt.³⁴ Im Falle des grenzübergreifenden Flugverkehrs wurde innere Sicherheit selbstverständlich international gedacht. Laut eigener interner Aussage unternahm die Bundesregierung seit der Entführung der Lufthansamaschine «Landshut» nach Mogadischu im Oktober 1977 «größte Anstrengungen, um die Sicherheitsmaßnahmen auf allen größeren internationalen Flughäfen dem deutschen Sicherheitsstandard anzupassen».³⁵ Der Mangel an Sicherheit, den Hans Gernet in Agadir konstatierte, bemass sich an einem international definierten Sicherheitsstandard, den er in Hamburg realisiert sah. Indem er diesen Standard internalisierte und die Hamburger Flughafenverwaltung darum bat, auf die Gepäckabfertigung in Agadir Einfluss zu nehmen, kooperierte er mit der staatlichen Sicherheitspolitik. Auf Gernets Brief hin kontaktierte die Hamburger Landespolizeidirektion zunächst Gernet persönlich und liess sich die Situation detailliert schildern. Der anschliessende Bericht wurde an den Bundesverkehrsminister gesandt.³⁶ Das Beispiel illustriert, dass ein einzelner Passagier potenziell zur Versicherheitlichung im Luftverkehr und zur Internationalisierung

von Sicherheitskonzepten beitragen konnte; sei es auch nur indirekt und in minimalem Ausmass.

Die besorgten Reisenden bestätigten nicht nur allgemein die Legitimation staatlicher Kontrollen, indem sie den Unsicherheitsdiskurs in Politik und Öffentlichkeit reproduzierten. Durch ihre teils sehr konkreten Eingaben avancierten sie darüber hinaus zu Hinweisgebern – sozusagen zu Sicherheitskomplizen. Als Vielflieger verfügten sie über Vergleichswerte und Erfahrung mit unterschiedlichen Flughäfen und Kontrollvorgängen, woraus sie implizit eine Form von Praxisexpertise ableiteten. Staatliche Stellen nahmen ihre Hinweise ernst. Die Eingaben, die in den 1970er-Jahren im Bundesinnenministerium eintrafen, wurden von Bonn an die Länder und Flughäfen weitergeleitet, verbunden mit der Bitte, den möglichen Kontrollmängeln vor Ort nachzugehen.³⁷ Umgekehrt leiteten Hamburger Behörden Meldungen von Passagierseite an den Bund weiter, wie der eben skizzierte Fall Agadir zeigt.

Dass sich gerade Vielflieger als ausgemachte Experten in Sachen Unsicherheiten und Flughafenkontrollen verstanden, unterstreicht auch die folgende Episode. Im Oktober 1983 war in der Presse ein Artikel erschienen, der das wirksame Sicherheitssystem an deutschen Flughäfen gepriesen hatte. Die Erfolgsmeldung provozierte den selbsterklärten Vielflieger Klaus-Dieter Kurtz dazu, einen Härte-test durchzuführen. Es gelang ihm nach eigener Aussage, alle Sicherheitskontrollen in Hamburg und anderen Flughäfen der Bundesrepublik zu passieren – und zwar mit einer Pistole im Schuh. Seinen Clou inszenierte er anschliessend im Politikmagazin *aktionsReport*. Kurtz, Abteilungsleiter im PR-Bereich eines internationalen Unternehmens, habe bewiesen, was zuvor selbst bei den Sicherheitszuständigen der Lufthansa und «auch bei Mogadischu-erfahrenen GSG 9-Leuten»³⁸ nicht für möglich gehalten wurde. Der Bericht porträtierte ihn als gewieften Vielflieger «mit mehr als 600000 Flug-km auf dem Buckel» und als Mann der «Taten», bestrebt, das «Sicherheitssystem wirklich <pistolenfest> zu machen». Eine solche Darstellung entsprach fast idealtypisch dem damals verbreiteten, geschlechterstereotyp aufgeladenen «Bild vom unternehmerisch tätigen <Mann der Tat>».³⁹ Zwar wurde im Pressebericht betont, Kurtz sei nicht von Ehrgeiz, sondern von der Sorge um Sicherheit getrieben. Dass Kurtz – in eigenen Worten «zufrieden und dennoch nicht zufrieden, es ging einfach zu leicht» – die Aktion als persönlichen Triumph gegenüber den Sicherheitsexperten/-innen betrachtete, ist dennoch deutlich. Selbstgewiss forderte er, die Sicherheitsbeamten/-innen müssten «erneut und nachdrücklich auf gründliche Check-Methoden verpflichtet werden». Im Bayrischen Staatsministerium, dem der Pressebericht noch vor Veröffentlichung vorlag, wurde sofort reagiert. «Auf Grund eines Hinweises durch einen Fluggast», hiess es in einem Eilrundsreiben an die anderen Innenministerien, sei festgestellt worden, «daß die Kontrollmassnahmen auf den

deutschen Flughäfen u.U. unterlaufen werden können».⁴⁰ In der Folge drängten die Innenministerien, einschliesslich der Hamburger Behörden, nicht nur auf genauere Kontrollen. Bundesweit wurde zudem die Entwicklung von Metall-aufspürgeräten für den Fussbereich in Auftrag gegeben.⁴¹ Der Coup von Klaus-Dieter Kurtz veranschaulicht, dass der Einsatz von Fluggästen mitunter zu ganz konkreten Anpassungen der Sicherheitsvorkehrungen vor Ort führen konnte.

Das selbstbewusste Subjekt in der Versicherheitlichung

Bislang, so teilte Bundesinnenminister Werner Maihofer Ende 1977 intern mit, sei ihm «noch keine Beschwerde über zu strenge, zu genaue Kontroll- und Sicherheitsmaßnahmen zugegangen».⁴² Tatsächlich fand sich auch in den Akten im Staatsarchiv Hamburg im Zeitraum der späten 1960er- bis in die frühen 1990er-Jahre keine Eingabe, die sich per se gegen den hohen Sicherheitsaufwand gewandt hätte. Selbst Personen, die sich über spezifische Vorgänge bei den Kontrollen ärgerten, befürworteten die Sicherheitsvorkehrungen im Allgemeinen. Andreas Grabau, ein Beschwerdeführer, bestätigte dies ausdrücklich: «Bei allen notwendigen und sinnvollen Sicherheitsmaßnahmen im Flugverkehr, auch wenn sie häufig mit Unbequemlichkeiten verbunden sind, können Sie bei uns ‹Vielfliegern› mit Verständnis und voller Unterstützung rechnen.»⁴³ Immerhin war das Thema Sicherheit beim Fliegen keine theoretische Streitfrage von staatlicher Intervention versus bürgerlicher Freiheit, wie das beim Thema Datensammlung durch das Bundeskriminalamt und anderen Politiken der inneren Sicherheit zur selben Zeit der Fall war.⁴⁴ Vielmehr schien sie jedes Individuum existenziell zu betreffen. Für das «angstbesetzte Selbst»,⁴⁵ das sich in den 1970er-Jahren herausbildete, als Bürger/-innen potenzielle äussere Bedrohungen zunehmend in ihr Selbstverständnis und Handeln integrierten, war Sicherheit ein Eigeninteresse. Weniger ein allgemeines Unbehagen gegen Sicherheitskontrollen veranlasste Reisegäste zu Kritik an den Massnahmen. Vielmehr traten dort Konflikte auf, wo die Kontrollen mit anderen subjektiven Interessen neben dem individuellen Sicherheitsbedürfnis kollidierten.

Die häufigsten Beschwerdegründe waren Zeitverzug und Verspätung. Die Optimierung der Passagierabfertigung bei stetig steigenden Fluggastzahlen galt bereits in den 1950er- und 60er-Jahren als eine der grössten Herausforderungen des Flughafenmanagements. Nicht nur bei Behörden, Flughafenverwaltung und Airlines war das Thema ein Dauerbrenner, sondern auch in der Presse, wo sich der Unmut der Reisenden artikulierte.⁴⁶ Mittels Technisierung, architektonischen Neuerungen und räumlicher Lenkung der Fluggäste versuchten die Flughafenbetreiber mit dem anbrechenden Massenflugzeitalter Schritt zu halten.⁴⁷ Die lü-

ckenlosen Kontrollen, die 1972 beschlossen und in Hamburg zunächst manuell umgesetzt wurden, störten dieses Bestreben erheblich. Auch technische Hilfsmittel – Handsonden, Gepäckröntgengeräte und Torsonden –, die ab 1974 zum Einsatz kamen, lösten das Problem nicht vollständig. Zwar bemerkte die Hamburger Polizei, dass dank des Röntgengeräts «schneller, intensiver und sowohl für Flugpassagiere als auch für das Kontrollpersonal «angenehmer» kontrolliert»⁴⁸ wurde. Airlines beklagten aber weiterhin Verzögerungen bei Abläufen und Abflugzeiten, die zu «Verärgerungen bei zahlreichen Passagieren»⁴⁹ führten. «Die Gründlichkeit des Suchvorgangs darf nicht durch zu große Schnelligkeit leiden»⁵⁰ und «[n]icht zur Eile drängen lassen!», hiess es in der Anleitung zu einer Handsonde, die die Beamten/-innen erhielten, was auf die Ungeduld zumindest einiger Reisegäste hindeutet. Passagierstaus bei den Kontrollen wurden auch später immer wieder zum Thema. 1989 monierte der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa den Personalmangel bei den Sicherheitschecks in Hamburg und berief sich auf zahlreiche Beschwerden von Reisenden.⁵¹

Einen weiteren Anlass für Klagen boten einzelne, konkrete Vorkehrungen, die einigen Flugreisenden unnötig vorkamen. Der zuvor schon erwähnte Andreas Grabau reklamierte, dass ihm und den Mitarbeitern seiner Unternehmensberatung die Mitnahme eines «sog. Laptop-Computer» im Handgepäck durch die Beamten in Hamburg verwehrt worden sei. Das Gleiche war einige Wochen zuvor einem niederländischen Bankier auf seiner Rückreise von Hamburg nach Amsterdam widerfahren.⁵² Die Beamten hatten beide Male darauf bestanden, die Laptops entweder im Frachtraum oder gar nicht an Bord zuzulassen. Am Ende traten beide – wie ihre Besitzer betonten – empfindlichen und teuren Geräte die Rückreise per PKW an. In beiden Beschwerdebriefen wurde dargelegt, es sei nicht einzusehen, warum der Laptop im Handgepäck gefährlicher sei als im Reisegepäck. Neben die selbstbewusste Überzeugung, zwischen einer effektiven Sicherheitsvorkehrung und unnötiger Gängelung unterscheiden zu können, trat ein deutliches Ressentiment gegen engstirniges Beamtentum. Zudem setzten die beiden Geschäftsflieger ihr soziales und ökonomisches Kapital ein. Grabau behauptete, seine Beratungsagentur sei dabei, eine Hamburger Niederlassung zu gründen, habe aber nun wegen der Komplikationen am Flughafen den Plan vorerst auf Eis gelegt. Die niederländische Bank adressierte ihre Eingabe wenig subtil an die Abteilung für Wirtschaftsförderung der Stadt Hamburg und erwähnte, dass eine Kopie an das Generalkonsulat gesandt worden sei. Nicht zuletzt leiteten auch sie aus ihrer Flugerfahrung ein Argument ab, erklärten sie doch, an anderen Flughäfen hätten sie ihren Laptop mit an Bord nehmen dürfen.

Andere Reisende monierten die Art und Weise, wie Gepäckkontrollen durchgeführt wurden. Im Jahr 1976 hatte sich eine «bekannte Persönlichkeit»⁵³ beim Bundesministerium beschwert, dass Gepäcküberprüfungen vor den Augen der

anderen Passagiere/-innen stattfinden, die besonders bei VIPs ein grosses Interesse am Inhalt der Taschen zeigen würden. Der Bundesminister, der die Identität der Person offenliess, bat die zuständigen Landesstellen, die manuellen Kontrollen diskret durchzuführen. Ein anderer Beschwerdefall aus dem Jahr 1984 drehte sich um eine Herrenhandtasche «mit wertvollem Inhalt».⁵⁴ Ihr Besitzer, Werner Trautmann, hatte ihr die Fahrt durch das Röntgengerät ersparen wollen, allerdings vergeblich um eine manuelle Durchsicht gebeten. Seine Erfahrung als «Oft-Flieger» setzte er ein, um klarzustellen, dass ihm dies bisher an allen Flughäfen gewährt worden sei. «Nur in Hamburg nicht!», wo ihn die Beamten mit «recht flapsigen Bemerkungen» abgespeist hätten.

Für ähnlichen Konfliktstoff sorgte im gleichen Zeitraum das Röntgen oder Öffnen von Fotofilmen bei der Handgepäcküberprüfung. Als lautstärkster Kritiker des Prozederes in Hamburg wandte sich der Diplomingenieur Hermann Berghoff «stocksauer»⁵⁵ direkt an den Bundesminister des Innern. Berghoff hatte sich seit längerem in der Sache starkgemacht und Artikel in Fotofachzeitschriften publiziert.⁵⁶ Er hatte erreicht, dass das Bundesministerium seinen Kompromissvorschlag an die Länder weitertrug, pro Person nur drei Filme probeweise zu kontrollieren. Inzwischen, so erklärte er, sei er wiederholt mit dem Flugzeug gereist. In Hamburg, dem «in dieser Frage durchaus berüchtigten Flughafen», sei wieder auf das Röntgen bestanden worden: «Am 21. 2. 85 wieder auf meinem Flug nach Marokko. Der gesamte Laden stand Kopf, die Schlange schimpfender Passagiere hinter mir wurde größer und größer.» Der leitende Polizeibeamte, der hinzugeholt wurde, habe ihm dann «mit Gönnermiene gaaaaanz [sic] langsam» zu verstehen gegeben, dass nichts zu machen sei. Noch offensiver als die Besitzer der Laptops liess sich Berghoff über «diese uniformierten Leute da» aus, die «(angeblich) von gar nichts» wüssten und dadurch die Fotofilme im Handgepäck von Passagieren/-innen beschädigten: «Da muß doch mal jemand dem kleinen Beamten – der das ja gar nicht anders weiß – sagen, daß das falsch ist.» Aus Sicht des leitenden Beamten verwies Berghoff belehrend und «mit einer gewissen Arroganz» auf seine Beziehungen zum Bundesinnenministerium und «unterstellte den Beamten sachliche Unkenntnis».⁵⁷

Einen Grund dafür, dass derartige Beschwerden in den 1980er-Jahren tendenziell zunahmen, mag man in einem Abflauen der unmittelbaren Bedrohungsstimmung wähen, die in den 1970er-Jahren und im Deutschen Herbst prägend gewesen war. Da Beschwerden über Kontrollabläufe aber durchaus auch in den 1970er-Jahren vorkamen, liegt es näher, von einer generellen Spannung auszugehen, die zwischen der grundlegenden Unterstützung der Versicherheitlichung einerseits und der Ablehnung einzelner Vorgehensweisen andererseits bestand. Dabei werden die Grenzen von Handlungsspielräumen der Vielflieger deutlich. So ist zunächst Anke Ortlepp zuzustimmen, dass die Sicherheitsmassnahmen die

Zeitplanung der Passagiere/-innen, die freie Verfügung über ihr Gepäck und dessen Inhalt beeinträchtigten.⁵⁸ Wenn sie sich auch vor Ort in der Kontrollsituation beschwerten, blieb ihnen am Ende meist nur übrig, sich zu fügen – ihren Fotoapparat zu öffnen, die Handtasche röntgen zu lassen, oder die Laptops nicht mit an Bord zu nehmen.

Nichtsdestoweniger ist es zu kurz gegriffen, die Sicherheitskontrollen pauschal als staatlichen Zugriff zu deuten, dem sich die Reisenden beugen mussten und der ihre individuellen Freiheiten einschränkte. Stattdessen legen die in diesem Abschnitt angeführten Beschwerdefälle nahe, zwischen situativer Fügung und nachträglicher Renitenz zu unterscheiden. Die Beschwerden, die Reisende im Nachhinein einreichten, eröffneten ihnen die Möglichkeit, ihre individuellen Anliegen vorzubringen und potenziell Veränderungen im System anzustossen. Auf alle genannten Beschwerden folgten Antwortschreiben der Hamburger Behörden beziehungsweise des Bundesinnenministeriums, in denen für Verständnis gegenüber der jeweiligen Vorgehensweise geworben wurde. In manchen Fällen, wie der Offenlegung von Tascheninhalten und Fotofilmen, wurde sogar eine Anpassung der Kontrollvorgänge angeregt, was immerhin kleine Einflussmöglichkeiten der Reisenden belegt. Entscheidender als die Reaktion der zuständigen Instanzen ist aber das Selbstverständnis der Beschwerdeführer. Sie ordneten sich sicherheitsbehördlichen Massnahmen nicht unhinterfragt unter. Stattdessen evaluierten sie diese auf der Grundlage ihrer Erfahrung mit anderen Flughäfen und erhoben ihre je eigenen Auffassungen von Sicherheitsrelevanz und Adäquanz zum Massstab.

Fazit

Politiken der inneren Sicherheit und staatliche Antiterrorismusmassnahmen werden im Allgemeinen schnell als eine Politik des Durchregierens gedeutet, wie Klaus Weinbauer bemerkt.⁵⁹ Gegenwärtige Debatten um Flughafensicherheit seit 9/11, etwa um die Einführung von Ganzkörperscannern oder Gesichtserkennung, unterstreichen den Eindruck, bei Flughäfen handle es sich um panoptische Orte par excellence. Die umfassende Versicherheitlichung der Fluggastkontrollen, die in den 1970er-Jahren begann und sich über die Folgejahrzehnte hinweg fest etablierte, war indes kein reiner Top-down-Prozess, dem die Passagiere/-innen handlungsohnmächtig ausgesetzt waren. Staatliche Kontrollmacht war auch im Falle der Flughäfen nicht voraussetzungslos, sondern erforderte ein gewisses Mass an Akzeptanz. In den 1970er-Jahren und darüber hinaus weckte die angespannte Sicherheitslage ein ausgeprägtes Unsicherheitsempfinden bei vielen Reisenden, die die Kontrollmassnahmen daher begrüsst und damit staatliche

Intervention legitimierten. Indes waren einige Fluggäste mehr als nur passive Unterstützer/-innen der Versicherheitlichung. Sie nahmen eine aktive Rolle als Sicherheitskomplizen ein, indem sie Sicherheitslücken identifizierten, engmaschigere Security-Checks forderten oder konkrete Verbesserungsanstöße gaben. Als Vielflieger sahen sie sich selbst in der Rolle von Insidern und Experten, die sie gegenüber den staatlichen Behörden geltend machten. Diese selbstzugedachte Rolle setzten sie auch ein, um Kritik an einzelnen Kontrollvorgehensweisen zu üben. Weniger die Einschränkung ihrer Bewegungsfreiheit im Flughafen oder grundlegender Freiheitsrechte veranlasste sie dabei zu Widerspruch als kleinteiligere, vorwiegend besitzbezogene Anliegen. Ausgehend von diesem Befund lässt sich die eingangs zitierte These einer Entindividualisierung des Reiseerlebnisses, die im Zuge der Versicherheitlichung eingesetzt hat, hinsichtlich der untersuchten Gruppe der Vielflieger differenzieren. Die neue, durch Sicherheitsregeln geprägte Reiseerfahrung stand in Einklang mit der «neuen angstbesetzten Subjektivität»,⁶⁰ das heisst, sie entsprach nicht nur staatlicher Politik, sondern gerade auch dem ganz individuellen Bedürfnis der Reisenden nach Sicherheit. Nicht nur waren diese selbst unterstützend am Prozess der Versicherheitlichung beteiligt. Als selbstbewusste Angehörige einer wirtschaftlichen Elite konfrontierten sie die Sicherheitsverantwortlichen und wirkten kritisch auf bestimmte Abläufe ein. Der Blick auf die Alltagsebene zeigt, dass die strukturelle Entindividualisierung der Flughafenerfahrung durch standardisierte Kontrollen paradoxerweise mit der Wahrnehmung, Artikulation und teils sogar Durchsetzung individueller Interessen einherging.

Anmerkungen

- 1 DWDS-Wortverlaufskurve für «Vielflieger», erstellt durch das Digitale Wörterbuch der deutschen Sprache, www.dwds.de (17. 11. 2019).
- 2 Andreas Reckwitz, *Die Gesellschaft der Singularitäten. Zum Strukturwandel der Moderne*, Berlin 2017, 119.
- 3 Versicherheitlichung meint hier, dass ein spezifisches Thema im Kontext von Diskursen um Sicherheit und Bedrohung (neu) gedeutet und gestaltet wird. Siehe Eckart Conze, «Securitization. Gegenwartsdiagnose oder historischer Analyseansatz?», *Geschichte und Gesellschaft* 38 (2012), 453–467.
- 4 Siehe Peter Adey, «Secured and Sorted Mobilities. Examples from the Airport», *Surveillance & Society* 1/4 (2002), 500–519, hier 501. Allgemein zum Thema Mobilität und Sicherheit Barbara Lüthi, Patricia Purtschert, «Sicherheit und Mobilität. «Making the World a Safer Place?»», *traverse* 16/1 (2009), 15–19.
- 5 Herfried Münkler, «Strategien der Sicherung. Welten der Sicherheit und Kulturen des Risikos. Theoretische Perspektiven», in Herfried Münkler, Matthias Bohlender, Sabine Meurer (Hg.), *Sicherheit und Risiko. Über den Umgang mit Gefahr im 21. Jahrhundert* (Sozialtheorie), Bielefeld 2010, 11–34, hier 12.
- 6 Vgl. Adey (wie Anm. 4), 505.

- 7 Anke Ortlepp, «Airport Security and the Limits of Mobility. The Case of the United States», *traverse* 16/1 (2009), 75–88, hier 75 f.
- 8 Peter Adey, «Facing Airport Security. Affect, Biopolitics, and the Preemptive Securitization of the Mobile Body», *Environment and Planning D. Society and Space* 27/2 (2009), 274–295, hier 276; Matthias Leese, Stef Wittendorf, «The New Mobilities Paradigm and Critical Security Studies. Exploring Common Ground», *Mobilities* 13/2 (2018), 171–184, hier 176; Mimi Sheller, John Urry, «The New Mobilities Paradigm», *Environment and Planning A. Economy and Space* 38/2 (2006), 207–226, hier 222.
- 9 Zu Dynamiken zwischen Sicherheitspraktiken und Alltagsakteuren/-innen siehe auch Katharina Eisch-Angus, Alexandra Schwell, «Perspektiven auf die Erforschung von (Un-)Sicherheit in der Alltagskultur», in Katharina Eisch-Angus, Alexandra Schwell (Hg.), *Der Alltag der (Un-)Sicherheit. Ethnografisch-kulturwissenschaftliche Perspektiven auf die Sicherheitsgesellschaft*, Berlin 2018, 7–35.
- 10 Dass die Reiseerfahrung je nach tatsächlicher oder zugeschriebener Herkunft und Hautfarbe durchaus variieren konnte, zeigt die Geschichte des *profiling* an Flughäfen. Auch unter den Hamburger Akten fand sich eine Beschwerde aus dem Jahr 1989, in der erklärt wurde, ein kenianischer Professor aus Kinshasa sei vor dem Abflug in Hamburg seitens der amerikanischen Airline einem diskriminierenden Verhör unterzogen worden. Die Hamburger Innenbehörde stellte intern fest, dass es sich um das «profil-system» der U. S. Federal Aviation Administration handelte. Staatsarchiv Hamburg (im Folgenden STAHH), 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4400: Interne Notiz, 28. 6. 1989. Zu rassistischen Praktiken an Flughäfen siehe Anke Ortlepp, *Jim Crow Terminals. The Desegregation of American Airports*, Athens/Georgia 2017.
- 11 Siehe Michael Hartmann, «Soziale Homogenität und generationelle Muster der deutschen Wirtschaftselite seit 1945», in Volker R. Berghahn, Stefan Unger, Dieter Ziegler (Hg.), *Die deutsche Wirtschaftselite im 20. Jahrhundert. Kontinuität und Mentalität*, Essen 2003, 31–50; Andrea Rehling, «Die deutschen Wirtschaftseliten in der öffentlichen Wahrnehmung am Beispiel von «Spiegel», «Stern» und «Quick»», *Akkumulation. Informationen des Arbeitskreises für kritische Unternehmens- und Industriegeschichte* 18 (2003), 1–13, hier 11.
- 12 Robin Leins, «Sicherheit am Fließband», in Nils Güttler, Niki Rhyner Max Stadler (Hg.), *Æther #1. Flughafen Kloten. Anatomie eines komplizierten Ortes*, Zürich 2018, D1–12, 6; Ortlepp (wie Anm. 7), 77 f.
- 13 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: Hamburger Behörde für Inneres an Bundesminister für Verkehr, 25. 9. 1972.
- 14 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: Bundesminister des Innern (f. BMI), Rundschreiben, 21. 2. 1970.
- 15 Siehe Eckart Conze, *Geschichte der Sicherheit. Entwicklung – Themen – Perspektiven*, Göttingen 2018, 472.
- 16 Jahrzehntelang rangen die Hamburger Behörden um eine Aufstockung von Bundesgrenzschutzbeamten/-innen, die die Landespolizei entlasten sollte. 1994 übernahm schliesslich der BGS ganz die Verantwortung, da durch den Wegfall der EU-Binnengrenzkontrollen Kapazitäten freigezogen waren.
- 17 Siehe Conze (wie Anm. 15), 144; Münkler (wie Anm. 5), 12 f., 23 f.
- 18 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4400: Ulrich Mack, AG Security, Vereinigung Cockpit e. V., an Hamburger Behörde für Inneres, 14. 12. 1978.
- 19 Der Norddeutsche Rundfunk berichtete 1989. 1993/94 folgten zahlreiche Berichte in der Hamburger Presse. Siehe auch STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4404: Senator Hackmann und Staatsrätin Dr. Bludau-Krebs, Antwortentwurf zu: Kleine Anfrage zu Sicherheitskontrollen auf dem Hamburger Flughafen, 21. 7. 1989.
- 20 «Hamburg: Sicherheitsskandal im Flughafen. Freie Bahn für Attentäter», *Hamburger Morgenpost*, 12. 8. 1993.
- 21 Tatjana Tönsmeier, Annette Vowinkel, «Sicherheit und Sicherheitsempfinden als Thema der Zeitgeschichte. Eine Einleitung», *Zeithistorische Forschungen* 7/2 (2010), 163–169, hier 168.

- 22 STAHH, 371-19, Wirtschaftsbehörde, Nr. 2662: Flughafen Hamburg GmbH an die Hamburger Wirtschaftsbehörde, 12. 8. 1993; Amt für Innere Verwaltung und Planung, Hamburger Behörde für Inneres, an BMI, 24. 8. 1993.
- 23 STAHH, 371-19, Wirtschaftsbehörde, Nr. 2664: Abteilung für Verkehrswirtschaft und Luftfahrt, Vermerk: Sicherheitslücke am Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel, 26. 9. 1994.
- 24 STAHH, 371-19, Wirtschaftsbehörde, Nr. 2662: Grenzschutzstelle Flughafen Hamburg an Flughafen Hamburg GmbH, nachrichtlich an die Wirtschaftsbehörde, 14. 1. 1994.
- 25 Alle Namen von Passagieren (und ggf. ihren Unternehmen) wurden in diesem Aufsatz durch Pseudonyme ersetzt.
- 26 Alle Zitate in diesem Absatz: STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: Eingabe an BMI, 30. 10. 1972. Die Eingabe wurde zur Kenntnismahme an die Länder und zur Bearbeitung an das Verkehrsministerium des Bundes weitergeleitet.
- 27 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: BMI, Rundbrief an versch. Behörden der Länder, 29. 12. 1977.
- 28 Ebd. Ähnliche Beschwerden, die nachlässige Kontrollen am Flughafen Zürich kritisierten und sich in Zuschriften an die Presse artikulierten, erwähnt Leins (wie Anm. 12), 11.
- 29 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4400: Eingabe an den Senator für Inneres, 3. 9. 1979.
- 30 Siehe Frank Biess, Republik der Angst. Eine andere Geschichte der Bundesrepublik, Hamburg 2019, 342, 350.
- 31 Siehe Eckart Conze, *Die Suche nach Sicherheit. Eine Geschichte der Bundesrepublik Deutschland von 1949 bis in die Gegenwart*, München 2009, 472.
- 32 Zitate in diesem Absatz: STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4404: Eingabe an Flugsicherheit Flughafen Hamburg, 26. 4. 1989.
- 33 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: BMI an versch. Behörden der Länder, 8. 3. 1976.
- 34 International Civil Aviation Organization, Convention on International Civil Aviation, Annex 17: Security (1974).
- 35 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4400: Landespolizeidirektion an Hamburger Innensenator, 27. 11. 1978.
- 36 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4404: Polizeidirektion Hamburg an Bundesminister für Verkehr, 10. 5. 1989.
- 37 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: BMI, Rundbrief an versch. Behörden der Länder, 29. 12. 1977.
- 38 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4401: Bayrisches Staatsministerium des Innern an BMI und Innenminister/Senatoren der Länder, 22. 11. 1983. Der Pressebericht ist dem Schreiben angehängt.
- 39 Rehling (wie Anm. 11), 11.
- 40 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4401: Bayrisches Staatsministerium des Innern an BMI und Innenminister/Senatoren der Länder, 22. 11. 1983.
- 41 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4402: Beschaffungsstelle des BMI an Bundesminister des Innern, 19. 3. 1985.
- 42 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: BMI, Rundbrief an versch. Behörden der Länder, 29. 12. 1977.
- 43 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4404: Eingabe an Hamburger Innensenator, 26. 5. 1989. Eine Kopie sandte Grabau mit der Bitte um Unterstützung an den Wirtschaftssenator.
- 44 Zur Kritik an staatlicher Überwachung in den späten 1970ern siehe Klaus Weinbauer, «Staatsmacht ohne Grenzen? Innere Sicherheit, <Terrorismus>-Bekämpfung und die bundesdeutsche Gesellschaft der 1970er Jahre», in Susanne Krasmann, Jürgen Martschukat (Hg.), *Rationalitäten der Gewalt. Staatliche Neuordnungen vom 19. bis zum 21. Jahrhundert*, Bielefeld 2007, 215–238, hier 215, 217, 226.
- 45 Frank Biess, «Die Sensibilisierung des Subjekts. Angst und <neue Subjektivität> in den 1970er Jahren», *WerkstattGeschichte* 49 (2008), 51–71, hier 52.
- 46 Zum Beispiel Rolf Görtz, «Keine schnellen Lufthäfen», *Die Welt* (Hamburg), 24. 8. 1960, 9.

- 47 Zur Transformation von Flughäfen an der Wende zu den 1970er-Jahren siehe Alastair Gordon, *Naked Airport. A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*, 2. Auflage, Chicago 2008, 217–239. Speziell zu Hamburg siehe Wolfgang Voigt, *Vom Flughafen zum Terminal. Flughafen Hamburg 1929–1999*, i. A. Flughafen Hamburg GmbH, Zürich 1999, 89–97.
- 48 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: Hamburger Schutzpolizeiamt an Hamburger Verkehrsbehörde, 3. 7. 1975.
- 49 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: Hamburger Innensenator an BMI, 18. 6. 1975.
- 50 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4409: BMI an versch. Behörden der Länder, 18. 11. 1974.
- 51 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4404: Vorstand des Vorsitzes der Lufthansa an Hamburger Innensenator, 13. 4. 1989.
- 52 STAHH, 136-1, Wirtschaftsbehörde, Nr. 1214: Dr. Kits van Heijningen, Rechtsabteilung der Bank Mees & Hope, an Abteilung Wirtschaftsförderung, Hamburger Wirtschaftsbehörde, 26. 6. 1989.
- 53 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4399: BMI an versch. Behörden der Länder, 7. 4. 1976.
- 54 Zitate in diesem Absatz: STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4401: Eingabe an Hamburger Behörde für Inneres, 21. 12. 1984.
- 55 Zitate in diesem Absatz: STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4402: Eingabe an BMI, 18. 3. 1985.
- 56 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4402: Dienstgruppe Flughafen 328 an Polizeidirektion 313 D, 2. 5. 1985. 1983 war er in einem solchen Zeitschriftenartikel ausführlich zitiert worden: Günther Spitzing, «Wirklich sicher? Film-Röntgenkontrolle», *Color Foto* 6 (1983).
- 57 STAHH, 136-1, Behörde für Inneres, Nr. 4402: Dienstgruppe Flughafen 328 an Polizeidirektion 313 D, 2. 5. 1985.
- 58 Ortlepp (wie Anm. 7), 85.
- 59 Weinhauer (wie Anm. 44), 215–217.
- 60 Biess (wie Anm. 45), 53.

Résumé

Les voyageurs fréquents en tant qu'acteurs de l'amélioration de la sécurité dans les aéroports. Le cas de l'aéroport de Hambourg dans les années 1970 à 1990

On interprète parfois hâtivement les politiques de sécurité intérieure comme des politiques imposées d'en haut. Dans les aéroports en particulier, elles semblent être l'expression d'une surveillance rigide de la mobilité de la part de l'État et d'une désindividualisation de l'expérience du voyage. Fondé sur le cas de l'aéroport de Hambourg, cet article soumet cette interprétation à une différenciation empirique, se penchant sur le quotidien et sur un groupe spécifiques d'acteurs, à savoir les voyageurs fréquents. Comment ces individus, pour qui les voyages en avion représentent une forme quotidienne de mobilité, ont-ils réagi à l'augmentation progressive des mesures de sécurité intervenues depuis les années 1970? À partir de sources écrites et de déclarations des voyageurs fréquents, l'auteur

montre que ces derniers ont eux-mêmes activement participé au processus de sécurisation. Dans le contexte d'une ambiance d'insécurité généralisée depuis les années 1970, ils ont accueilli favorablement ces mesures, ont signalisé les failles du système de contrôle et ont ainsi agi en tant que «complices» en matière de sécurité; l'amélioration de la sécurité n'était donc pas simplement un processus imposé d'en haut (*top down*). Même les passagers mécontents par certaines mesures ont exprimé leurs revendications sans remettre en question le principe de sécurité en tant que tel. Il est donc réducteur d'interpréter globalement les contrôles comme une intervention étatique à laquelle les passagers seraient obligés de se soumettre et qui restreindrait leurs libertés individuelles. Ce regard porté sur la réalité quotidienne montre plutôt que la désindividualisation structurelle par des mesures de sécurité de routine correspondait paradoxalement à la prise en compte, à l'articulation et, même en partie, à la satisfaction d'intérêts individuels.

(Traduction: Sabine Citron)

Die Gesamtverkehrskonzeption als utopischer Neuentwurf der Mobilität in der Schweiz

Stefan Sandmeier

Mitte der 1960er-Jahre wurden der rasch wachsende Strassenverkehr, die damit verbundenen Umweltbelastungen sowie die stark steigenden Verkehrskosten zunehmend als Probleme aufgefasst. Der Bundesrat kam deshalb 1968 zum Schluss, dass «eine Gesamtkonzeption der schweizerischen Verkehrspolitik [...] unabwendbar geworden» sei.¹ Er setzte deshalb Anfang 1972 die Eidgenössische Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK-CH) ein und übertrug ihre Leitung dem Zuger Nationalrat Alois Hürlimann.² Zu den 62 Mitgliedern gehörten neben Wissenschaftlern und zwei Wissenschaftlerinnen auch National- und Ständeräte, Mitglieder von Kantons- und Stadtregierungen, Vertreter von Bundesämtern sowie kantonalen und kommunalen Behörden, Vertreter von Verkehrsverbänden, Transportunternehmen und der Industrie. Die Erarbeitung der fachlichen Grundlagen für die Kommissionsarbeit oblag einem interdisziplinär zusammengesetzten Stab mit 16 wissenschaftlichen Mitarbeitern unter der Leitung des Verkehrsplaners Carl Hidber, der Professor an der ETH Zürich war.³

Die Gesamtverkehrskonzeption lässt sich auf zwei Ebenen als Planungsupotie interpretieren: auf einer politisch-sozialen und einer wissenschaftlich-epistemologischen. Das Resultat der Zusammenführung beider Ebenen war ein neuartiges Verständnis von Verkehr und Mobilität in der Schweiz. Wie dieses im GVK-Schlussbericht konkret zum Ausdruck kam, was es mit den Planungskonzepten und verkehrspolitischen Zielen der GVK-CH zu tun hatte und was daran utopisch war, soll in diesem Artikel erläutert werden. Für die politische Analyseebene stehen einerseits die Rahmenbedingungen und Zielsetzungen, die der Bundesrat im GVK-Auftrag formuliert hatte, andererseits die vierzig Politikempfehlungen, welche die GVK-Kommission in ihrem Schlussbericht veröffentlichte.⁴ Sie dienten dazu, die Belange aller Verkehrsträger in einer kohärenten Verkehrspolitik zusammenzufassen und auf ein wirtschaftlich tragfähiges Fundament zu stellen. Obwohl das Gesamtpaket an der Urne scheiterte, wurden viele der Vorschläge später umgesetzt und prägen die Verkehrspolitik der Schweiz bis heute, wie ein Blick auf die Literatur zum Thema ergibt.⁵ Die GVK-CH wurde deshalb als «Erfolg durch die Hintertür» bezeichnet.⁶

Die GVK-CH wies aber nicht nur in den vorgeschlagenen verkehrspolitischen Massnahmen über ihre Entstehungszeit hinaus, sondern auch – und dies ist die zweite Analyseebene – in ihren Planungsgrundsätzen und -konzepten. Diese waren an der Allgemeinen Systemtheorie und der Kybernetik orientiert, hatten ganzheitliche Lösungen zum Ziel und bildeten die epistemologische Grundlage für die verkehrspolitischen Vorschläge der GVK-Kommission. Verkehr war bis dahin praktisch ausschliesslich unter technischen und ökonomischen Gesichtspunkten betrachtet worden. Durch den Einbezug von Wissensbeständen aus anderen wissenschaftlichen und politischen Kontexten liessen sich in der GVK-CH jedoch auch diverse, zuvor von der Verkehrspolitik und der Planung vernachlässigte Aspekte berücksichtigen. Das Sprechen über Verkehr gewann dadurch zahlreiche Facetten, die auf das heute aktuelle Verständnis von Verkehr und Mobilität vorausweisen. Insofern stellt die GVK-CH einen frühen Versuch dar, einer «integrierten» Planung und letztlich einer ganzheitlichen Verkehrspolitik zum Durchbruch zu verhelfen.

Im Folgenden werde ich zuerst erläutern, was den Utopiebegriff mit Planung verbindet und wie dieser Nexus in der GVK-CH sichtbar wird. Danach werde ich beschreiben, was die systemanalytisch-kybernetischen Planungskonzepte, die in der GVK-CH zur Anwendung kamen, mit den heute aktuellen Konzepten der Mobilität und der integrierten Planung zu tun haben. Abschliessend komme ich auf die verkehrspolitische Ebene zurück und zeige auf, inwiefern sich diese Planungsauffassung auf die Politikvorschläge auswirkte und die GVK-CH zum utopischen Neuentwurf von Verkehr und Mobilität in der Schweiz machte.

Die GVK-CH als Planungsutopie

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren Politiker genauso wie Sozial- und Wirtschaftswissenschaftler, Manager, Ingenieure und Planer überzeugt, komplexe Problemlagen dank wissenschaftlichem und technischem Fortschritt bewältigen zu können. Die Zukunft schien durch zielgerichtetes, rationales Handeln gestaltbar. Dieses Machbarkeitsdenken befeuerte eine eigentliche Planungseuphorie, die bis zur Mitte der 1970er-Jahre anhielt und auch die Gesamtverkehrskonzeption hervorbrachte.⁷ Die politischen Ziele der GVK-CH sowie die in ihr wirksamen Planungsvorstellungen und -konzepte lassen sich als Ausdruck einer Planungsutopie lesen. Darunter sind nicht unrealistische Wunschträume weltenthobener Planer zu verstehen, sondern zeittypische Leitbilder dafür, wie die als defizitär empfundene Gegenwart in eine bessere Zukunft überführt werden könnte. Rechtfertigen lässt sich diese Einordnung durch die starke Affinität von Utopie und Planung, die sich bis zur Mitte der 1970er-Jahre vielfach beobach-

ten lässt: In Utopien werden Idealzustände formuliert, von denen man annimmt, sie seien prinzipiell erreichbar, ohne aber die Voraussetzungen und Möglichkeiten ihrer Verwirklichung detailliert bedenken zu müssen.⁸ Planung lässt sich hingegen als Konkretisierung utopischen Denkens verstehen. Sie ist ein «verfahrensgestützter Vorgriff auf die Zukunft», der die räumliche, infrastrukturelle und daseinssichernde Ausgestaltung von Gesellschaften zum Inhalt hat, wie Dirk van Laak zusammenfasst.⁹ Das Kompositum Planungsutopie betont, dass utopische Vorstellungen zu den Grundvoraussetzungen von Planung gehören,¹⁰ was sich auch in den Planungsdiskursen der GVK-Ära widerspiegelt: So hielt etwa der Planungstheoretiker Andreas Faludi fest, Planung identifiziere «a (future) order, together with the steps that must be taken to bring it about, based on knowledge concerning the present order of things».¹¹

Wie eingangs erwähnt, lassen sich zwei sich gegenseitig beeinflussende Ebenen unterscheiden, welche die Einordnung der GVK-CH in die Reihe der Planungsutopien der 1960er- und 70er-Jahre nahelegen: Eine ist politischer, die andere ist planungswissenschaftlicher Natur. Auf der politischen Ebene betrifft sie die Rahmenbedingungen und Zielsetzungen, die der Bundesrat im GVK-Auftrag vorgab. Es ging darum, das Verkehrssystem der Schweiz so zu gestalten, dass es den «grösstmögliche[n] Beitrag [...] zur Lebensqualität» der gesamten Bevölkerung und die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse der Wirtschaft leisten konnte.¹² Dieser Zielsetzung lag der aus der schweizerischen Verfassung abgeleitete Gedanke zugrunde, der Staat solle durch die Bereitstellung von Infrastrukturen allen Einwohnerinnen und Einwohnern die Teilnahme am sozialen, politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Leben ermöglichen.¹³ Verkehrs- und regionalpolitische Massnahmen hatten räumliche und ökonomische Disparitäten zwischen den Landesteilen und Regionen, den sozialen Schichten und den wirtschaftlichen Akteuren auszugleichen – Verkehrsinfrastrukturen sollten letztlich zur sozialen Kohäsion des Landes beitragen.¹⁴ Solche gesellschaftsutopischen Diskurse gehörten sowohl in der Schweiz als auch in anderen europäischen Ländern zum politischen – und planerischen – Alltag. Wissenschaftlich gestützte Planung und ein gewisses Mass an staatlicher Steuerung sozialer, ökonomischer sowie räumlicher Entwicklungen erschienen aus dieser Perspektive geeignet, die komplexen Probleme des «technischen Zeitalters» zu bewältigen. Zweck dieser Gesellschaftsplanung und -steuerung war nicht das Errichten einer sozialistischen Planwirtschaft, sondern Reformen im Sinne des staatsnahen Liberalismus, die auf die erhaltende Weiterentwicklung von bestehender Raumordnung, politischem Föderalismus sowie wirtschaftlicher und individueller Freiheit zielten.¹⁵ Ich werde darauf später zurückkommen.

Ausweitung des planerischen Blicks: Verkehr, Mobilität, Erreichbarkeit

Bei vielen der GVK-Vorschläge ging es eher um Mobilität als um Verkehr. Die Unterscheidung der beiden Begriffe geht auf epistemologische Entwicklungen ab der Mitte der 1960er-Jahre zurück: Die Verkehrsforschung begann, ihren Blick von rein technischen Aspekten wie den Verkehrsinfrastrukturen, Transportleistungen oder ökonomischen Kennzahlen auf soziale Aspekte auszuweiten, die sich auf Verkehrsbedürfnisse und damit auf die Nutzung von Verkehrsmitteln auswirkten. Zumindest ansatzweise wurde versucht, räumliche und technische Aspekte von Verkehr mit den soziokulturellen und ökonomischen Aspekten von Mobilität in einem «integrierten» Forschungsansatz zu vereinen.¹⁶ Als Ergebnis dieser frühen Bemühungen umfasst der Begriff der räumlichen Mobilität heute die Summe der individuellen Möglichkeiten von Personen, soziale Grundbedürfnisse wie Wohnen, Arbeiten, Ausbildung, Einkaufen oder Freizeitbeschäftigungen durch Raumveränderungen zu befriedigen. Zu den wichtigsten Voraussetzungen für Mobilität gehören deshalb neben technischen und ökonomischen Faktoren auch ihre gesellschaftlichen Rahmenbedingungen. Unter Verkehr werden demgegenüber die konkret realisierten Ortsveränderungen von Personen und Gütern zusammengefasst, der Begriff bezeichnet mithin die Prozesse der Umsetzung von Mobilitätsbedürfnissen.¹⁷ Als dritter Schlüsselbegriff hat sich in diesem Zusammenhang die Erreichbarkeit etabliert: Sie misst die verkehrliche Standortqualität eines Ortes oder einer Region und ergibt sich aus der geografischen Lage eines Ortes und dem Vorhandensein von Verkehrsverbindungen.¹⁸ Die Lage bestimmt, wie viele Aktivitäten mit vertretbarem zeitlichem und ökonomischem Aufwand zugänglich sind (zum Beispiel die Anzahl der Einkaufsmöglichkeiten innerhalb eines 30-Minuten-Radius), die Verkehrsverbindungen hängen von der Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastrukturen ab (zum Beispiel der Häufigkeit von Bahn- und Busverbindungen). Während unter Mobilität die Verkehrsmöglichkeiten von Individuen zusammengefasst werden, beschreibt Erreichbarkeit also den aggregierten, ortsbezogenen Handlungsspielraum, Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen.¹⁹ Die Begriffe Mobilität, Verkehr und Erreichbarkeit waren für den «integrierten» Ansatz der GVK-CH wichtig, auch wenn sie die Planer nicht durchgehend in der gleichen inhaltlichen Ausprägung oder definitorischen Schärfe verwendeten, wie dies in der aktuellen Verkehrs- und Mobilitätsforschung der Fall ist. Sie kamen ihr jedoch vielfach nahe, was wiederum viel mit der holistischen Planungsmethodik zu tun hatte, wie mit Blick auf die zweite, wissenschaftlich-epistemologische Analyseebene im Folgenden erläutert wird.

Der holistische Blick der Planer: «Systems View of Planning»

Bevor sich das erweiterte Verständnis von Erreichbarkeit, Mobilität und Verkehr etabliert hatte, wurde Verkehr schlicht als Summe aller Ortsveränderungen von Menschen und Gütern interpretiert. Die Methodik der Verkehrsplanung beschränkte sich mehrheitlich darauf, Verkehrsflüsse zu messen und (mittels Trendextrapolation) Prognosen über ihre Entwicklung zu erstellen. Für Verkehrsprobleme wurden in erster Linie ingenieurtechnische Lösungsmöglichkeiten gesucht. Oft wurden diese im Aus- oder Neubau von Verkehrsinfrastrukturen gesehen – die schweizerische Autobahnplanung der 1950er-Jahre sowie die Gesamtverkehrspläne von Städten wie Zürich sind Beispiele dafür.²⁰ Die Ausweitung des planerischen Blicks von Verkehr auf soziale Aspekte von Mobilität begann zuerst in den USA und Grossbritannien.²¹ Massgeblich beeinflusst wurde diese Entwicklung von Planungskonzepten und -methoden, die sich an Kybernetik, Allgemeiner Systemtheorie und Ganzheitlichkeit orientierten.²² Sie nutzten Arbeitstechniken wie mathematische Modellierung und Computersimulationen, um komplexe Problemlagen wissenschaftlich-rationalen Lösungen zuzuführen. Bald setzte sich diese Systems View of Planning auch in Europa durch.²³ In der Schweiz zeugen vorab die Forschungsarbeiten und Publikationen des Instituts für Orts-, Regional- und Landesplanung (ORL) an der ETH Zürich von diesem methodischen Aufbruch, insbesondere die von 1967 bis 1971 erarbeiteten Landesplanerischen Leitbilder der Schweiz, deren Teilleitbild Verkehr von Carl Hidber verantwortet wurde.²⁴ Die GVK-CH stützte sich sowohl inhaltlich als auch methodisch auf die Vorarbeiten des ORL-Instituts, wurde aber ambitionierter aufgestellt als frühere Versuche, die Verkehrspolitik neu zu ordnen: Im Gegensatz zu verkehrsträgerspezifischen Planungsvorhaben wie den Autobahnen oder den 1951 gescheiterten Bemühungen des Bundes, das Konkurrenzverhältnis von Strasse und Schiene zu regulieren,²⁵ sollte die GVK-CH «die gesamten Verkehrsprobleme in die künftige Raumordnung der Schweiz» einordnen und eine ganzheitliche Verkehrspolitik für die nächsten 30 Jahre entwerfen.²⁶

Bereits bei der Vorbereitung des bundesrätlichen Auftrags für die GVK-CH wurde klargestellt, dass «Entscheidungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens [...] Eingriffe in bestehende Zusammenhänge der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur» darstellten.²⁷ Verkehr musste darum «in all seinen Erscheinungsformen» sowie im «Gesamtzusammenhang der staatlichen, gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Ordnung» gewürdigt werden.²⁸ Alle Bereiche, die auf das Funktionieren des Verkehrssystems einwirkten, sowie jene, die von den Wirkungen des Verkehrs betroffen waren, sollten in den GVK-Planungsansatz integriert werden. Mögliche Massnahmen in den betroffenen Politikbereichen Verkehrs-, Raum-, Wirtschafts- und Strukturpolitik mussten entsprechend eng aufeinander-

der abgestimmt werden. Dafür wurden Planungsansätze benötigt, die der Interdependenz der Probleme gerecht werden und die herkömmliche «Entscheidungsmethodik und -logik» ersetzen konnten, wie der St. Galler Verkehrsökonom und GVK-Kommissionsmitglied Claude Kaspar schrieb.²⁹ Besonders das Denken in den «viel zu kurzen Kausalketten» der bis dahin üblichen verkehrsträgerspezifischen Betrachtungsweise in Verkehrsplanung und -politik wurde als obsolet betrachtet.³⁰ Die GVK-Planer orientierten sich deshalb an Konzepten, in denen ökonomische und technische Aspekte des Verkehrs lediglich Teile eines wesentlich komplexeren Ganzen waren.³¹ Dem weitgefächerten Spektrum an Einflussfaktoren entsprechend, legten die Planer grossen Wert auf Formulierungen, die ihr Projekt als «integrierte Planung» mit einem «gesamtheitlichen», «ganzheitlichen» oder «holistischen» Blick auf das Verkehrssystem der Schweiz auswiesen.³²

Der Soziologe Jörg Oetterli, einer der leitenden Mitarbeiter im wissenschaftlichen Stab der GVK-Kommission, beschrieb die Gesamtverkehrskonzeption als «integrierte Planung» mit vier «pragmatisch definierten» wissenschaftlich-methodischen Dimensionen: Die erste war durch die Beteiligung «aller massgebenden wissenschaftlichen Disziplinen» an der Erarbeitung der GVK-CH im Rahmen des Planungsverfahrens gekennzeichnet. Die zweite betraf die Definition des zu bearbeitenden Planungsgegenstands, nämlich «das Verkehrssystem als Ganzes, mit allen Querbezügen zwischen den Teilsystemen». Als dritte Dimension beschrieb Oetterli die enge Verflechtung von wissenschaftlicher Sachbearbeitung und politischer Diskussion: In einem «dauernden iterativen Prozess» tauschten der wissenschaftliche Stab und die Kommissionsmitglieder Forschungsergebnisse und politische Einschätzungen aus. Die Arbeitsberichte des Stabes, in denen die Resultate der eigenen Untersuchungen und extern bearbeiteter Forschungsaufträge zusammengefasst wurden, bildeten dabei die Grundlagen für die Diskussionen in der Kommission. Deren politische Argumente wurden in einer Rückkoppelungsschleife als Randbedingungen, Ziele und Bewertungsgrundlagen wiederum in die wissenschaftliche Arbeit eingespeist. Die vierte Dimension betraf die prozedurale Gestaltung der GVK-Arbeiten. Durch ihren «nahtlose[n] Übergang zwischen den Phasen Regierungsauftrag – Konzepterarbeitung – öffentliche Meinungsbildung – politischer Realisierungsentscheid» wurden die verschiedenen Phasen des Planungsablaufs und der (politischen) Planungsumsetzung in einem Prozess integriert.³³

Der holistische Blick auf Verkehrsplanung, der von Oetterli mit den verschiedenen Integrationsdimensionen verdeutlicht wurde, hob die GVK-CH in den Augen ihrer Schöpfer deutlich von früheren Planungsanstrengungen im In- und Ausland ab.³⁴ Sie hatten den Anspruch, nicht bloss ein herkömmliches «Ausbauprogramm der Verkehrsinfrastruktur» vorzulegen, sondern eine auf ihren umfassenden Abklärungen basierende «Neuordnung der künftigen nationalen Ver-

kehrspolitik». ³⁵ Die epistemologische Grundlage dieses Planungsverständnisses bildete die bereits kurz angesprochene Systems View of Planning. ³⁶ Sie basierte auf den Modellvorstellungen der Allgemeinen Systemtheorie, ³⁷ anhand derer die Strukturen von Systemen und die komplexen Interaktionen ihrer Elemente analysiert werden konnten. Die Erklärung der Prinzipien, nach denen diese Interaktionen funktionierten, lieferte die Kybernetik mit ihren Regelkreismodellen, die auf Informationsrückkoppelungen (Feedback) aufbauten. In diesem Sinn interpretierten Planer nun Städte, Regionen und ganze Länder als Systeme, die sich aus untereinander interagierenden Elementen zusammensetzten und sich in dauerndem Austausch mit ihrer Umwelt befanden. Die sich daraus ergebenden Effekte – das Verhalten des Systems – waren nicht aus einzelnen Teilsystemeffekten oder durch ihre Addition erklärbar, sondern nur durch die ganzheitliche Analyse ihrer komplexen Wechselwirkungen und Interdependenzen. Der holistische Blick liess sich somit explizit aus dem systemtheoretisch-kybernetischen Ansatz der Systems View of Planning ableiten. ³⁸

Als Systemelemente wurden «land uses and locations» identifiziert, «which interact through [...] communications networks», wie der britische Raumplaner Brian McLoughlin 1965 schrieb. ³⁹ Die im Raum verteilten Landnutzungen und Aktivitäten korrespondierten mit den Mobilitätsbedürfnissen (Arbeiten, Wohnen, Einkaufen etc.) von Bevölkerung und Wirtschaft, die Kommunikationsnetze mit den Verkehrsinfrastrukturen. Wie man sich die Interaktionen zwischen solchen Systemelementen vorstellen kann, wird beispielsweise am Verhältnis von Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung in einer Region deutlich: Steigt das Arbeitsplatzangebot, steigt auch die Nachfrage nach Wohnraum. Dies wirkt sich wiederum auf die Nachfrage nach Einkaufs-, Bildungs- und Freizeitmöglichkeiten aus. Mobilitätsbedürfnisse und -möglichkeiten sowie die konkreten Bewegungen von Menschen, Gütern und Informationen, also Verkehr, stellten für die Planer den unmittelbarsten Ausdruck solcher Interaktionen im System dar. Um die Interaktionen und das Systemverhalten zu analysieren, kamen kybernetische Modelle und statistische Prognosemethoden zum Einsatz. ⁴⁰ Bei früheren Planungsansätzen hatten konkrete Baulinien, Dimensionierungen, ästhetische Gestaltungsaspekte sowie gezeichnete Pläne und Karten im Zentrum gestanden. Im Gegensatz dazu waren die wichtigsten Ausdrucksmittel der Systems View of Planning mathematische Gleichungen, Computersimulationen, abstrakte Schemata, Tabellen und Szenarien. Ihre hauptsächlichen Arbeitsmaterialien waren statistische Daten zu Verkehrs-, Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung. Ihre Auswertung erforderte leistungsstarke Computer, wie sie während der 1960er-Jahre zunehmend verfügbar wurden. ⁴¹

Der wissenschaftliche Stab der GVK-CH machte sich das Planungsverständnis der Systems View of Planning und die daran geknüpften Konzepte und Tech-

niken zu eigen. Der analytische Teil der GVK-Methodik war vorab durch eine feingliedrige Systemabgrenzung und den breiten Einsatz von iterativ aufgebauten Computersimulationen gekennzeichnet: Die Simulationsergebnisse dienten in Rückkopplungsschleifen als neue Inputgrößen für die Modelle und beeinflussten die Gewichtung von Ziel- und Indikatorgrößen, die in einem hierarchisch gegliederten Katalog festgehalten wurden.⁴² In diesen Zielen wurde die Gesellschafts- und Staatsauffassung der Planer greifbar, die der öffentlichen Hand die Aufgabe zuwies, durch Planung und steuernde Eingriffe möglichst günstige Rahmenbedingungen für alle gesellschaftlichen Teilsysteme zu schaffen. Es ist die holistische, aus Systemtheorie und Kybernetik übernommene Weltansicht der Systems View of Planning, welche das Utopische der wissenschaftlich-epistemologischen Ebene der GVK-CH ausmacht: Der Anspruch und die Zuversicht der Planer, nicht nur alle relevanten Variablen identifizieren und in ihre Modelle integrieren zu können, sondern auch ihre Interaktionen und zukünftigen Entwicklungen über Modelle und Simulationen zugänglich und gestaltbar zu machen.

Die Bereitschaft, planend und steuernd auf gesellschaftliche Entwicklungen einzuwirken, war am Anfang der 1970er-Jahre weder neu noch sehr umstritten. Sie fand sich auch im bundesrätlichen Auftrag zur GVK-CH und wurde von den meisten Parteien geteilt.⁴³ Was hingegen neu und utopisch anmutete, waren die Abkehr vom sektoralen Denken der bisherigen Verkehrspolitik sowie der Umfang und die Tragweite der Politikvorschläge. Beides lässt sich zurückführen auf das holistische Planungsverständnis und die systemtheoretisch-kybernetischen Analyse- und Modellierungsmethoden, die in der GVK-CH zur Anwendung kamen. Sie ermöglichten es, die vorgegebenen politischen Ziele zu gewichten und aufeinander abzustimmen. Damit wurde sichergestellt, dass in «der Verkehrsplanung [...] nicht mehr dem aus der Vergangenheit abgeleiteten Trend vorbehaltlos zum Durchbruch verholfen», sondern steuernd auf die sozialen und wirtschaftlichen Voraussetzungen des Verkehrs eingewirkt werde, wie die Planer in der GVK-Leitstudie schrieben.⁴⁴ Statt wie bisher unkoordiniert einzelne Verkehrsprobleme zu bekämpfen, wollten die Planer deren Ursachen von allen Seiten her angehen.

Das utopische Potenzial der GVK-Vorschläge

Die beiden Analyseebenen und das gesellschaftsutopische Potenzial der GVK-Politikvorschläge hatten sich bereits im GVK-Auftrag angekündigt. Allgemeine Systemtheorie und Kybernetik stellten den Planern in Form der Systems View of Planning Konzepte und Modelle zur Verfügung, um die im GVK-Auftrag zur Lösung angemahnten komplexen, einander gegenseitig be-

einflussenden Probleme analysieren zu können. Simulationsergebnisse wurden zu Szenarien verdichtet. Sie ermöglichten den Planern, Massnahmen zur Beeinflussung und Steuerung des Systemverhaltens zu erwägen und als Politikvorschläge auszuformulieren. Im GVK-Auftrag bildeten wirtschafts-, sozial- und regionalpolitische Ziele einen ersten Schwerpunkt: «Das Verkehrssystem soll auf optimale Weise der allgemeinen Wohlfahrt des Landes und den daraus abgeleiteten nationalen Aufgaben» dienen. Infrastrukturen sollten den Zugang von Bevölkerung und Wirtschaft zu Verkehrsleistungen sicherstellen und so zur «Chancengleichheit zwischen den einzelnen Volksgruppen und Regionen» beitragen. Hinzu kam die Vorgabe, das Verkehrssystem habe «die Verkehrsbedürfnisse mit einem möglichst geringen zeitlichen und finanziellen Aufwand sowohl der Allgemeinheit als auch der Verkehrsteilnehmer» zu befriedigen.⁴⁵ Mit diesen Zielformulierungen waren gesellschaftliche Wirkungen von Mobilität und Verkehr angesprochen, die zuvor kaum als Teile der Verkehrsplanung oder der Verkehrspolitik wahrgenommen worden waren. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf raumplanerischen und ökologischen Zielen: Die Verkehrsnachfrage sollte ein Stück weit gelenkt, das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs und des Gütertransports auf der Strasse gebremst, im Gegenzug dafür die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel gesteigert werden. Darüber hinaus war man bestrebt, «vermeidbare Verkehrsströme», «unnütze Umwege», «Zivilisationschäden» sowie «untragbare Umweltbelastungen» auszuschalten und die «sparsame Bodennutzung» zu fördern.⁴⁶ Der Verkehrs- und Umweltplaner Samuel Mauch, Hauptautor einer GVK-Vorstudie,⁴⁷ stellte deshalb 1977 an einer Tagung zur GVK-CH fest, es gehe in der Verkehrspolitik inskünftig darum, «das Verkehrssystem verkehrspolitisch so zu regeln, zu steuern, dass es uns besser dient. Es geht weniger um Hardware, mehr um Software.»⁴⁸ Er sprach damit den gesellschaftsutopischen Aspekt der vierzig Politikvorschläge im GVK-Schlussbericht an: Es ging nicht in erster Linie darum, wo neue Verkehrsinfrastrukturen gebaut werden sollten, sondern darum, wie im Sinne des bundesrätlichen Auftrags die Mobilitätschancen der Bevölkerung und der Wirtschaft optimiert werden konnten.

Um den teilweise widersprüchlichen Forderungen im GVK-Auftrag gerecht zu werden, schlugen die Planer Massnahmen vor, die einzeln betrachtet nicht sonderlich utopisch schienen. Auch die Absicht der Planer, steuernd auf das künftige Mobilitätsverhalten einzuwirken, liess sich nicht auf den ersten Blick aus der Zusammenstellung der vierzig Politikvorschläge des Schlussberichts herauslesen. Vielmehr sollten sich die Lenkungseffekte aus dem systemhaften Zusammenwirken verschiedener Massnahmen ergeben, wie sich am Ziel, den öffentlichen Verkehr zu stärken, beispielhaft aufzeigen lässt: Einerseits sollten die Bahninfrastrukturen auf Hauptstrecken so weit ausgebaut werden, dass sie «gegenüber

dem motorisierten Personenverkehr konkurrenzfähig sind». Andererseits sollte die Nationalstrassenplanung überprüft und an die gegenüber dem Zeitpunkt der Netzfestlegung 1960 «veränderten wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Gegebenheiten» angepasst werden.⁴⁹ Weiter wurde dem Bund die Aufgabe zugewiesen, die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Strasse und Schiene zu beseitigen und die wirtschaftlichen Verhältnisse zwischen den Verkehrsträgern auszugleichen. Dazu sollte dem öffentlichen und dem privaten Verkehr je ein Fonds zur Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen zugeteilt werden. Gespeist werden sollten sie durch zweckgebundene Abgaben (zum Beispiel die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) und Benützunggebühren für Infrastrukturen (zum Beispiel Trassengebühren bei den Bahnen). Die Kosten von Mobilität und Verkehr sollten dem Verursacherprinzip folgend durch die Benutzer getragen werden. In die Berechnung sollten dabei auch externe Faktoren wie Sozial-, Energie- und Umweltkosten, volkswirtschaftliche Produktivitätsgewinne sowie die von Verkehrsunternehmen erbrachten gemeinwirtschaftlichen Leistungen eingehen. Falls in einen Fonds sehr viel mehr Mittel flossen als in den anderen, war vorgesehen, sie untereinander auszugleichen.⁵⁰

Weitere Politikvorschläge umfassten eine Hierarchisierung der Verkehrsinfrastrukturen, die Strassen- und Schienennetze von nationaler Bedeutung der alleinigen Zuständigkeit des Bundes unterstellte. Die Kantone und Gemeinden hatten im Gegenzug für die regionalen beziehungsweise lokalen Verkehrsangebote und -infrastrukturen zu sorgen. Dies bedeutete, dass die Kantone die gewünschten Angebote des öffentlichen Verkehrs definieren und bei Anbietern wie Bahnen oder Busbetrieben bestellen mussten. Für die Abgeltung dieser Leistungen war eine Mischfinanzierung durch die Kantone und den Bund vorgesehen. Die Bestellung von Verkehrsleistungen genauso wie die dafür notwendigen Infrastrukturen sollten die Kantone mithilfe des Bundes koordinieren und damit für einheitliche Bedingungen im ÖV sorgen.⁵¹ Der Grundsatz, verkehrsträgerspezifische Fragen nicht mehr isoliert zu betrachten und den Politikbereich Mobilität und Verkehr insgesamt in den Kontext von Raumplanung oder Umweltschutz zu stellen, wurde als verkehrspolitisches Standardvorgehen festgeschrieben. Im Sinne einer «rollenden Planung» sollte der Bund zudem periodisch überprüfen, ob die verkehrspolitischen Ziele und Massnahmen ihre beabsichtigten Wirkungen entfalteten oder ob sie einer Revision bedurften.⁵²

Schluss

In der GVK-CH wurden diverse Massnahmen vorgeschlagen, die sich direkt oder indirekt auf die Erreichbarkeit schweizerischer Regionen und Orte sowie die Mobilitätsmöglichkeiten und die Verkehrsbedürfnisse der dort lebenden Menschen auswirken sollten. Die Kombination des politischen Auftrags mit den holistischen, systemtheoretisch-kybernetisch fundierten Planungs- und Steuerungsansätzen der Systems View of Planning machte die GVK-CH zur Planungsutopie: Sie sollte Rezepte liefern für das Erreichen eines Idealzustands, in dem gesellschaftliche, ökonomische und ökologische Ansprüche an das Verkehrssystem sorgfältig ausbalanciert waren. Obwohl ihm die in der Praxis limitierte Umsetzbarkeit politischer Utopien bewusst war, erachtete Bundesrat Willi Ritschard Utopien als «nötig», um eine «folgerichtige Verkehrspolitik» machen zu können. Er war überzeugt, dass es zwar nicht einfach sei, eine neue Verkehrspolitik zu gestalten, dass aber «heute [...] die Utopie vom Vormittag die Wirklichkeit vom Nachmittag» sei.⁵³ Seine (wohl mit einem Augenzwinkern vorgetragenen) Worte erwiesen sich in der Folge zwar als etwas zu optimistisch, die aus der GVK-CH abgeleitete «Koordinierte Verkehrspolitik» wurde 1988 abgelehnt. Von der GVK-CH angestrebte Ziele wie die koordinierte Steuerung von Verkehrs- und Raumentwicklung zur Verhinderung von Zersiedelung und unkontrollierter Verstädterung oder die weitgehende Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene wurden bislang nicht erreicht.⁵⁴ Andere seither eingetretene verkehrs- und mobilitätspolitische Entwicklungen zeigen jedoch, dass zumindest Teile der Planungsutopie GVK-CH verwirklicht werden konnten – auch wenn es länger als bis zum Nachmittag gedauert hat.

Anmerkungen

- 1 *Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Richtlinien für die Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1968–1971* (Vom 15. Mai 1968), Schweizerisches Bundesblatt (im Folgenden BBl.) 1968, Bd. 1, 1231.
- 2 Bundesratsbeschluss (im Folgenden BRB) vom 19. 1. 1972, jeweils zitiert nach der Kopie in Gesamtverkehrskonzeption Schweiz (im Folgenden GVK-CH), *GVK-Grundlagen*, Bern 1972, 2f.
- 3 GVK-CH, *Schlussbericht über die Arbeiten der Eidgenössischen Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption, erstattet zuhanden des Schweizerischen Bundesrates*, Bern 1977, 332–340. Die Verteilung von Funktionen und Kompetenzen in der Kommission rechtfertigt die Verwendung ausschliesslich maskuliner Formen, wenn im Folgenden von den GVK-Verantwortlichen die Rede ist.
- 4 GVK-CH, *Schlussbericht* (wie Anm. 3), 309–319.
- 5 Hans-Ulrich Berger et al., *Verkehrspolitische Entwicklungspfade in der Schweiz. Die letzten 50 Jahre*, Zürich 2009, besonders 184–188; Ueli Haefeli, «Der grosse Plan und seine helvetische Realisierung. Die Gesamtverkehrskonzeption 1972–1977 und ihre Wirkung auf die

- schweizerische Verkehrspolitik», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* (im Folgenden SZG), 56 (2006) 1, 86–95; Oliver Washington, *Entwicklungen in der schweizerischen Verkehrspolitik seit den 70er Jahren. Von der Autobeachtung zur Nachhaltigkeit* (GVF-Bericht 3/2000), Bern 2000; Christian Küng, «Koordinierte Verkehrspolitik (KVP) abgelehnt und trotzdem viel umgesetzt?», in Felix Walter (Hg.), *20 Jahre Gesamtverkehrskonzeption – wie weiter? Tagungsdokumentation T1 (Tagung vom 27. 11. 1997)*, Bern 1998, 19–32.
- 6 Wolf Linder, «Die GVK als politologisches Lehrstück oder: Der Erfolg durch die Hintertür», in Walter (wie Anm. 5), 29–31.
 - 7 Dirk van Laak, «Planung, Planbarkeit und Planungseuphorie», Version vom 16. 2. 2010, in *Docupedia – Zeitgeschichte*, <http://docupedia.de/docupedia/index.php?title=Planung&ol-did=69087> (25. 10. 2019).
 - 8 Vgl. die Utopiedefinition bei Georg Picht, *Prognose – Utopie – Planung. Die Situation des Menschen in der technischen Welt*, Stuttgart 1967, besonders 14f. und 27. Zur Entwicklung des Utopiediskurses in Politik, Philosophie, Soziologie, Ökonomie und Planung vgl. zum Beispiel Elke Seefried, *Zukünfte. Aufstieg und Krise der Zukunftsforschung 1945–1980*, Berlin 2015, besonders 4–8 und 29–47; Paul Nolte, «Die Machbarkeit der Welt. Technik, Gesellschaft und Politik im utopischen 20. Jahrhundert», in Klaus Geus (Hg.), *Utopien, Zukunftsvorstellungen, Gedankenexperimente. Literarische Konzepte von einer ‚anderen‘ Welt im abendländischen Denken von der Antike bis zur Gegenwart*, Bern 2011, 229–253; Jörn Rüsen, Michael Fehr, Thomas W. Rieger (Hg.), *Thinking Utopia. Steps into Other Worlds*, New York 2005; Udo Bernbach, «Utopischer Minimalismus – Von der Utopie zur utopischen Intention», in Jürgen Hartmann, Uwe Thaysen (Hg.), *Pluralismus und Parlamentarismus in Theorie und Praxis*, Opladen 1992, 53–65.
 - 9 Dirk van Laak, «Planung. Geschichte und Gegenwart des Vorgriffs auf die Zukunft», *Geschichte und Gesellschaft* 34 (2008) 3, 305–326, Zitat 306; Michael Ruck, «Planung», in Rüdiger Voigt (Hg.), *Handbuch Staat*, Wiesbaden 2018, 1071–1083, besonders 1071 f.
 - 10 Gabriele Metzler, Dirk van Laak, «Die Konrektion der Utopie. Historische Quellen der Planungsutopien der 1920er Jahre», in Isabel Heinemann, Patrick Wagner (Hg.), *Wissenschaft – Planung – Vertreibung. Neuordnungskonzepte und Umsiedlungspolitik im 20. Jahrhundert*, Stuttgart 2006, 23–43.
 - 11 Andreas Faludi, *Planning Theory*, Oxford 1973, 51. Zum Verhältnis von Planung und Utopie aus Sicht der Planungswissenschaften vgl. zum Beispiel Patsy Healey, Jean Hillier, «Introduction», in dies., *Critical Essays in Planning Theory*, Bd. 1: *Foundations of the Planning Enterprise*, Aldershot 2008, ix–xxvii; Michael Ruck, «Planung als Utopie. Gesellschaftsutopien der 68er und gesellschaftliche Planungseuphorie in den 60er Jahren», *Vorgänge* 47 (2008) 1, 13–22; David Pinder, «Necessary Dreaming: Uses of Utopia in Urban Planning», in Jean Hillier, Patsy Healey, *The Ashgate Companion to Planning Theory. Conceptual Challenges for Spatial Planning*, Farnham 2010, 343–364; Peter Hall, *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, 3. Auflage, Oxford 2002, besonders 354–377.
 - 12 GVK-CH, *Schlussbericht* (wie Anm. 3), 63.
 - 13 Vgl. Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 29. 5. 1874, zum Beispiel Art. 2, 22quater, Art. 23, 31bis, 36bis und 36ter. Konkreter formulierte der Bundesrat seine Wahrnehmung von wirtschaftlichen und sozialen Disparitäten zwischen ländlichen Regionen und den städtischen Ballungszentren im «Bericht an die Bundesversammlung über die Richtlinien der Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1971–1975 (Vom 13. 3. 1972)», in BBl. 124 (1972) 1, 1025–1088. Vgl. Bundesamt für Statistik, Ernst Basler & Partner, *Regionale Disparitäten in der Schweiz*, Teilbericht 1: *Analyse regionaler Disparitäten*, Zürich 2006, www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/343237/master (25. 5. 2020).
 - 14 Berger et al. (wie Anm. 5), 114f. und 302–312; René L. Frey, *Die Infrastruktur als Mittel der Regionalpolitik*, Bern 1979, besonders 12f. und 23–40.

- 15 In diesem Sinn zum Beispiel Max Imboden, *Helvetisches Malaise*, Zürich 1964, 36–41, Zitat 36; vgl. Martin Rotach, Hans Bruderer, *Nationalplanung (Vorlesung an der ETH Zürich, WS 1978/79)*, Zürich 1978, Abs. 1.1–1.9; Alfred Plitzko (Hg.), *Planung ohne Planwirtschaft. Frankfurter Gespräch der List Gesellschaft vom 7.–9. Juni 1963*, Basel 1964. Vgl. dazu Gabriele Metzler, «Geborgenheit im gesicherten Fortschritt». Das Jahrzehnt von Planbarkeit und Machbarkeit», in Matthias Frese, Julia Paulus, Karl Teppe (Hg.), *Demokratisierung und gesellschaftlicher Aufbruch. Die Sechzigerjahre als Wendezeit der Bundesrepublik*, Paderborn 2003, 777–797, besonders 790 ff.; Nolte (wie Anm. 8), besonders 242–250. Viele der von Metzler und Nolte gemachten Feststellungen zur BRD lassen sich umstandslos auf die Schweiz übertragen.
- 16 Vgl. zum Beispiel Christian Holz-Rau, «Verkehr und Verkehrswissenschaft. Verkehrspolitische Herausforderungen aus Sicht der Verkehrswissenschaft», in Oliver Schwedes (Hg.), *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung*, 2. Auflage, Wiesbaden 2018, 115–139; Matthias Wilde, Thomas Klinger, «Integrierte Mobilitäts- und Verkehrsforschung: zwischen Lebenspraxis und Planungspraxis», in Matthias Wilde et al., *Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Ökologische und soziale Perspektiven*, Wiesbaden 2017, 5–24; Oliver Schwedes, «Verkehrspolitik: Ein problemorientierter Überblick», in ders., Weert Canzler, Andreas Knie (Hg.), *Handbuch Verkehrspolitik*, 2. Auflage, Wiesbaden 2016, 3–31, besonders 6–8; Markus Hesse, Joachim Scheiner, «Mobilität, Erreichbarkeit und gesellschaftliche Teilhabe: Die Rolle von strukturellen Rahmenbedingungen und subjektiven Präferenzen», *Vierteljahrshäfte zur Wirtschaftsforschung* 79 (2010) 2, 94–112, besonders 94 f.; Christoph Maria Merki, *Verkehrsgeschichte und Mobilität*, Stuttgart 2008, 10 f., 111–116.
- 17 Oliver Schwedes et al., *Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung* (IVP-Discussion Paper 2018-1), Berlin 2018, 5, www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DPI-2_Schwedes_et_al.pdf (4. 9. 2019); Christian Holz-Rau, «Raum, Mobilität und Erreichbarkeit – (Infra)Strukturen umgestalten?», *Informationen zur Raumentwicklung* 14/12 (2009), 797–804. Die neuere sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung erweiterte den Blick nochmals beträchtlich. Vgl. zum Beispiel Margaret Grieco, John Urry (Hg.), *Mobilities. New Perspectives on Transport and Society*, London 2016; Peter Cerwenka et al., *Handbuch der Verkehrssystemplanung*, Wien 2007; Timothy Cresswell, *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, New York 2006; Jonas Larssen, John Urry, Kay Axhausen, *Mobilities, Networks, Geographies*, London 2006; Mimi Sheller, John Urry, «The New Mobilities Paradigm», *Environment and Planning A* 38 (2006), 207–226; Andreas Knie, Weert Canzler, *Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*, Köln 1998.
- 18 Vgl. zum Beispiel Bundesamt für Raumentwicklung (im Folgenden ARE), *Räumliche Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen in der Schweiz. Historischer Synthesebericht*, Bern 2014, 6–10; ARE, *Erschliessung und Erreichbarkeit in der Schweiz mit dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr. Grundlagenbericht*, Bern 2010, 3 f., 8 f., 14, 18, 21–24.
- 19 Vgl. zum Beispiel Karst T. Geurs, *Accessibility, Land-Use and Transport. Accessibility Evaluation of Land-Use and Transport Developments and Policy Strategies*, Delft 2006, besonders 21–37 und 201–203; Holz-Rau (wie Anm. 17), 797; Martin Tschopp, *Verkehrsinfrastruktur und Räumliche Entwicklung 1950–2000*, Zürich 2007, besonders 40 f.
- 20 Eigenössisches Departement des Innern EDI (Hg.), *Das schweizerische Nationalstrassennetz. Zusammenfassender Bericht der Kommission für die Planung des Hauptstrassennetzes*, Bern 1958; Kurt Leibbrand, Philipp Kremer, *Generalverkehrsplan für die Stadt Zürich vom Dezember 1953*, 3 Bände, Zürich 1953; vgl. dazu zum Beispiel Haefeli, «Stadt und Autobahn – eine Neuinterpretation», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 51 (2001) 2, 181–202; Barbara Schmucki, *Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich*, Frankfurt am Main etc. 2001; Jean-Daniel Blanc, *Die Stadt – ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945–1975*, Zürich 1993.
- 21 Bald etablierte sich für die erweiterte Perspektive die Bezeichnung Comprehensive Planning.

- Sie zeigte sich zuerst in der Verknüpfung von Verkehr und Landnutzungen, wie sie von amerikanischen Planern wie Ira Lowry, William Alonso oder Britton Harris Mitte der 1960er-Jahre in neuartigen Modellen eingeführt und in Grossbritannien beispielsweise von Brian McLoughlin, George Chadwick und Michael Batty aufgegriffen und weiterentwickelt wurden. Vgl. zum Beispiel Michael Iacono, David Levinson, Ahmed El-Geneidy, «Models of Transportation and Land-Use Change: A Guide to the Territory», *Journal of Planning Literature* 22 (2008) 4, 323–334; Hall (wie Anm. 12), 353–377; Nigel Taylor, *Urban Planning Theory Since 1945*, London 1998, 44–46.
- 22 Peter Hall, Mark Tewdwr-Jones, *Urban and Regional Planning*, 5., vollständig überarbeitete Auflage, London 2011, besonders 5–7, 129–132, 249–269; Philip Allmendinger, *Planning Theory*, London 2002, besonders 42–53; Taylor (wie Anm. 21) 59–74.
 - 23 Taylor (wie Anm. 21), 61. Ich gehe weiter unten ausführlicher auf die Systems View of Planning ein.
 - 24 Martin Rotach et al. (Hg.), *Landesplanerische Leitbilder der Schweiz. Schlussbericht*, 3 Bände, Zürich 1971; vgl. zum Beispiel Martin Lendi, *Geschichte und Perspektiven der schweizerischen Raumplanung. Raumplanung als öffentliche Aufgabe und wissenschaftliche Herausforderung*, Zürich 2018, besonders 161–169 (E-Book); Melanie Wyrsh, «Das Sichtbarmachen des Zukunftsraums: Die Schweizer Raumplanung auf der Suche nach einem nationalen Leitbild in den 1970er Jahren», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 67 (2017) 2, 186–205; vgl. Stefan Sandmeier, «Die Gesamtverkehrskonzeption Schweiz – Systemanalytischer Versuch einer koordinierten Verkehrspolitik», in Gérard Duc et al. (Hg.), *Histoire des transports et de la mobilité. Entre concurrence modale et coordination (1918 à nos jours)*, Neuchâtel 2014, 215–230; ders., «Modelling plans and planning models: the cybernetic vision of a Swiss Integral Concept for Transport (1972–1977)», *Planning Perspectives* 26 (2011) 1, 3–28.
 - 25 Ueli Haefeli, «Verkehrskoordination im schwachen Staat – Institutionelle Blicke auf die schweizerische Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert. Eine Abstimmungsanalyse», in Duc et al. (wie Anm. 24), 197–214.
 - 26 Schweizerischer Bundesrat, «Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Vollzug der Richtlinien für die Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1967–1971 (Rechenschaftsbericht vom 28. April 1971)», in BBl. 123 (1971) 1, 853–901, Zitat 877; BRB vom 19. 1. 1972 (wie Anm. 2), 2f.
 - 27 Fritz Berger [Delegierter des Bundesrates für Wohnungsbau], *Landesplanung und Verkehrspolitik*, Bern 1969, 8.
 - 28 Vorberatender Ausschuss der Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption, *Bericht über die Vorbereitungsarbeiten zur Einsetzung einer Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption*, Bern 1971, 17.
 - 29 Claude Kaspar, «Die Bedeutung einer schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption», *Wirtschaftspolitische Mitteilungen* 24 (1968) 12, 1–12, hier 3.
 - 30 Kaspar (wie Anm. 29), 4.
 - 31 GVK-CH, Leitstudie GVK-CH, 1. Teil: Grundlagen, *Methodik und bisherige Verkehrspolitik*, Bern 1975, 20–26M; GVK-CH, *Arbeitsunterlage*, 13. Randbedingungen und Ausgangsdaten für die GVK-CH, Bern 1974.
 - 32 Vgl. zum Beispiel Kaspar (wie Anm. 29), 1, 3, 11; Basler & Hofmann, *Gesamtverkehrskonzept Schweiz – Vorstudie. Erste Systemanalyse. Interner Bericht I-329-1*, Zürich 1970, besonders 26f.; GVK-CH, *Arbeitsunterlage 5. Systemanalyse*, Bern 1972, 1; GVK-CH, *Schlussbericht* (wie Anm. 3), 33, 253, 258f., 301; vgl. Otto Frauenlob, *Der Verkehr ein Ganzes – Die Gesamtverkehrskonzeption. Darstellung, Erläuterung und Kommentierung der wichtigsten Ergebnisse der Arbeiten der Eidgenössischen Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption* (Berner Kantonalbank, Bulletin Nr. 20), Bern 1978, 34 und 52. Sinngemässe Entsprechungen finden sich zum Beispiel im Bundesratsbeschluss zur Einsetzung der GVK-Kommission vom 19. 1. 1972, GVK-Grundlagen, 3, sowie in GVK-CH, Leitstudie (wie Anm. 31), 8f.

- 33 Jörg Oetterli, «Die Gesamtverkehrskonzeption Schweiz als Beispiel einer integrierten Verkehrsplanung auf nationaler Ebene», in Werner Herbst (Hg.), *Berliner Sommerseminar 1981 des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau der Technischen Universität Berlin*, Berlin 1982, 51–90, alle Zitate 54.
- 34 GVK-CH, Leitstudie (wie Anm. 32), 39–65; GVK-CH, *Verkehrskonzeptionen im Ausland. Arbeitsunterlage 10*, Bern 1973, 2.
- 35 Oetterli (wie Anm. 33), 55.
- 36 Die Bezeichnung ist von George Chadwicks Buch *A Systems View of Planning. Towards a Theory of the Urban and Regional Planning Process*, Oxford 1971, abgeleitet und wurde kurz nach Veröffentlichung des Buches als allgemeine Bezeichnung des Ansatzes übernommen. Vgl. dazu zum Beispiel Andreas Faludi, «The «Systems View» and Planning Theory», *Socio-Economic Planning Sciences* 7/1 (1973), 67–77.
- 37 Ludwig von Bertalanffy, «The Theory of Open Systems in Physics and Biology», *Science* 111/2872 (1950), 23–29; ders., «An Outline of General Systems Theory», *British Journal for the Philosophy of Science* 1/2 (1950), 134–165; ders., *General System Theory. Foundations, Development, Applications*, New York 1968; Kenneth E. Boulding, «General System Theory – The Skeleton of Science», *General Systems* 1 (1956), 11–17.
- 38 J. Brian McLoughlin, *Urban and Regional Planning. A Systems Approach*, London 1969, 38–88; Chadwick (wie Anm. 36), 36–113; Nikos Karadimitriou, «Cybernetic Spatial Planning: Steering, Managing or Just Letting Go?», in Hillier, Healey, *The Ashgate Research Companion to Planning Theory* (wie Anm. 11), 425–446. Vgl. GVK-CH, Arbeitsunterlage 5 (wie Anm. 32).
- 39 J. Brian McLoughlin, «The Planning Profession: New Directions», *Journal of the Town Planning Institute* 51/6 (1965), 258–261.
- 40 Vgl. George Chadwick (wie Anm. 36); McLoughlin (wie Anm. 38); ders., Judith N. Webster, «Cybernetic and General-System Approaches to Urban and Regional Research: A Review of the Literature», *Environment and Planning* 2/4 (1970), 369–408. Vgl. dazu zum Beispiel Allmendinger (wie Anm. 22); Michael Batty, «Dissecting the Streams of Planning History: Technology versus Policy Through Models», *Environment and Planning B* 31 (2004), 326–330; Hall, Tewdwr-Jones (wie Anm. 22), 5–7; Hall (wie Anm. 12), 359–367; Taylor (wie Anm. 21), 59–74.
- 41 Siehe zum Beispiel Britton Harris «New Tools for Planning», *Journal of the American Institute of Planners* 31/2 (1965), 90–95; Michael Batty, *Urban Modelling. Algorithms, Calibrations, Predictions*, Cambridge etc. 1976; Samuel Mauch, «A Hierarchical Model of the Planning Process», *The Town Planning Review* 44/2 (1973), 147–166. Vgl. Jon Agar, «What Difference Did Computers Make?», *Social Studies of Science* 36/6 (2006), 869–907.
- 42 GVK-CH, Arbeitsunterlage 5 (wie Anm. 32); GVK-CH, Leitstudie (wie Anm. 31), 1–38; GVK-CH, *Schlussbericht* (wie Anm. 3), 49–71.
- 43 BRB vom 19. 1. 1972 (wie Anm. 2); Schweizerischer Bundesrat, «Bericht des Schweizerischen Bundesrats über seine Geschäftsführung im Jahr 1970», *Geschäftsberichte des Bundesrates* 112 (1970), 201 f. Vgl. Werner R. Schobinger, *Programmatische Aussagen zur schweizerischen Verkehrspolitik. Zusammenstellung von Absichtserklärungen, Forderungen und Postulaten von Behörden, Parteien, Parlamentariern, Verbänden, Organisationen und Wissenschaftlern. GVK-Auftrag Nr. 60*, Bern 1976; Haefeli (wie Anm. 5), 89.
- 44 GVK-CH, Leitstudie (wie Anm. 31), 9 f.
- 45 BRB vom 19. 1. 1972 (wie Anm. 2), 2.
- 46 Ebd.
- 47 Vgl. Basler & Hofmann (wie Anm. 32).
- 48 Samuel Mauch, «Verkehrspolitik und Umweltschutz», in Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz (Hg.), *Von der Verkehrskonzeption zur Verkehrspolitik. Vollständiger Bericht von der Informationstagung vom 15. 4. 1977 im GDI*, Zürich 1977, 16–23, hier 16.
- 49 GVK-CH, *Schlussbericht* (wie Anm. 3), 309.

50 Ebd., 309–319.

51 Ebd. Vgl. Giovanni Danielli, Markus Maibach, *Schweizerische Verkehrspolitik*, 2., aktualisierte Auflage, Zürich 2014, 27–29; Berger et al. (wie Anm. 5), 42f.; Haefeli (wie Anm. 5), 90f.

52 GVK-CH, *Schlussbericht* (wie Anm. 3), 261 und 267.

53 Willi Ritschard, «Vorwort», in *Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz* (wie Anm. 48), 7.

54 Vgl. Literatur in Anm. 5.

Résumé

La conception globale des transports en tant qu'innovation utopique de la mobilité en Suisse

En 1972, le Conseil fédéral chargeait une commission de proposer une Conception globale suisse des transports (CGST). Il s'agissait de trouver des solutions à des problèmes exacerbés par l'augmentation du trafic: rues congestionnées, coûts croissants des transports, pollution, etc. La commission CGST avait pour mission d'élaborer un plan global pour la politique des transports des trente années à venir et de formuler des propositions pour une conception du système suisse des transports qui contribue de manière optimale à la qualité de vie de la population tout en répondant aux besoins de l'économie. Cet article analyse les solutions envisagées en matière de politique des transports ainsi que les méthodes scientifiques appliquées par les responsables de la planification de la CGST pour concrétiser cette utopie; il s'agissait de créer un système de planification global en combinant des objectifs de politique sociale et des transports avec une analyse systémique et des modèles de gestion cybernétiques. On compte parmi les résultats de cette approche intégrée une nouvelle conception de la mobilité, qui va bien au-delà des aspects purement techniques et économiques: les infrastructures des transports y sont conçues comme des instruments pour corriger des disparités régionales, économiques et sociales.

(Traduction: Sabine Citron)

Das Archiv des Schweizerischen Roten Kreuzes in Bern

Roland Böhlen

Das Schweizerische Rote Kreuz (SRK) wurde 1866 als «Hilfsverein für schweizerische Wehrmänner und deren Familien» gegründet und ist eines der ältesten Hilfswerke der Schweiz.¹ Sein erster Grosseinsatz erfolgte im Rahmen der Internierung der Bourbaki-Armee 1871. Nach dem Deutsch-Französischen Krieg sanken seine Aktivitäten auf ein Minimum und die kantonalen Komitees lösten sich nach und nach auf. 1882 kam es zu einer eigentlichen Neugründung als «Schweizerischer Centralverein vom Rothen Kreuz». Die noch verbliebenen, lokalen Sektionen schlossen sich diesem an.

Ursprünglich rein zur Unterstützung des Armeesanitätsdienstes gegründet, wurde das SRK nach der Gründung der Rotkreuz-Pflegerinnenschule Lindenhof in Bern 1899 und durch einen Bundesbeschluss 1903 für über hundert Jahre zum wesentlichen Akteur in der Weiterentwicklung und Überwachung der Berufe im Gesundheitswesen.² Hinzu kamen Nothilfeaktionen und ganz allgemein die Förderung der Volksgesundheit. Die Leistungen wurden in erster Linie in der Schweiz erbracht, seit dem ersten Auslandseinsatz nach dem Seebeben von Messina 1908 aber auch immer wieder im Ausland.

Ein Bundesbeschluss von 1951 gab dem SRK eine neue rechtliche Basis und nannte als Hauptaufgaben die freiwillige Sanitätshilfe, den Blutspendedienst und die Förderung der Krankenpflege.³ In den 1960er-Jahren wurde die Nothilfe im Ausland zur systematischen Entwicklungszusammenarbeit ausgebaut. Daneben hat das SRK immer wieder Flüchtlinge betreut, ab 1981 als offiziell anerkanntes Flüchtlingshilfswerk.

Konstituierung eines SRK-Archivs als Depositum J2.15 im Bundesarchiv

Am 19. Juli 1968 bat der Bundesarchivar Leonhard Haas beim Zentralsekretariat SRK um Einsicht in den Briefwechsel zwischen Hermann Scherz, 1918–1944 Adjunkt des Zentralsekretärs SRK, und Karl Moor, Schweizer Journalist, sozialdemokratischer Politiker und im Ersten Weltkrieg Geheimgant der Mittel-

mächte.⁴ Das SRK bedauerte, dass man ihm nicht helfen könne, weil «praktisch alles, was nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit abgeschlossenen Hilfsaktionen stand, in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg vernichtet wurde».⁵ Diese Antwort war für Haas wohl mehr als unbefriedigend, denn noch gleichentags bot er dem SRK an, dessen Bestände als Depot im Schweizerischen Bundesarchiv in Verwahrung zu nehmen. Das SRK erkannte schnell den Vorteil dieses Angebots und bereits im Juni 1969 war ein Teil der Unterlagen eingeliefert, durch das Bundesarchiv aufbereitet und verzeichnet. In seinem Dankesbrief merkte der SRK-Zentralsekretär Hans Schindler an, dass man «durch das Zugangsverzeichnis erst einen eigentlichen Überblick über das Vorhandene [habe] gewinnen können».⁶

Der Impuls zur Bildung eines eigentlichen SRK-Archivs kam also von aussen und relativ spät. Bis dahin wurden die Unterlagen des SRK in einem Estrichraum des Zentralsekretariates an der Taubenstrasse 8 in Bern gelagert. Die Bildung des Bestandes erfolgte nicht nach einem vorausschauenden Registratur- oder Aktenplan. Eine systematische vorarchivische Aktenordnung war nicht erkennbar und hatte wohl auch nicht stattgefunden. Es gab kein Verzeichnis oder Inventar der vorhandenen Akten. Ebenso wenig waren jene Unterlagen verzeichnet, die kassiert worden waren. Es bestand lediglich eine einfache Gliederung in die Hauptgruppen: Zentralsekretariat, Rotkreuzdienst, Kinderhilfe, Schwesternwesen, Katastrophenhilfe – individuelle Hilfe, Materialzentrale – Administration, Jugendrotkreuz, Pressedienst, Werbung, Maisammlung, Redaktion, Kasse und Buchhaltung.

Seit 1969 arbeitet das SRK bei der Endarchivierung mit dem Bundesarchiv zusammen und verfügt dort über das Depositum J2.15 als Privatarchiv.⁷ In bisher 31 Ablieferungen wurden über 500 Laufmeter Akten eingeliefert.⁸ Neben Grundlagenpapieren, Projektdossiers, Vereinbarungen, Korrespondenz und Weiterem gelangten auch Fotos, Dias und Filme in den Bestand, welcher via Onlinezugang des Bundesarchivs recherchierbar ist. Gewünschte Unterlagen können in den Lesesaal des Bundesarchivs bestellt und dort konsultiert werden. Allerdings werden im Onlineverzeichnis des Bundesarchivs nur jene Akten angezeigt, welche schon frei zugänglich sind. Eine elektronische Vollversion, die auch die noch gesperrten Dossiers enthält, ist nur vor Ort einsehbar. Für Einsichtnahmen gelten in der Regel die gleichen Schutzfristen wie für Akten der Bundesverwaltung, das heisst 30 Jahre für herkömmliche Geschäftsunterlagen und 50 Jahre, wenn sie nach Personennamen erschlossen sind und/oder besonders schützenswerte Personendaten enthalten. Gesuche für Einsichtnahmen innerhalb dieser Fristen sind ans Bundesarchiv zu richten, welches die Bewilligung des SRK einholt.

Das SRK-Archiv der Geschäftsstelle heute

Das SRK ist heute ein privatrechtlicher Verein, der dem Schweizerischen Zivilgesetzbuch untersteht. Nach dem Vorbild der Eidgenossenschaft ist es föderalistisch strukturiert und dezentral organisiert. Es vereinigt eine einmalige Vielfalt von Stärken in den Bereichen Gesundheit, Integration und Rettung unter einem Dach. Die SRK-Gruppe umfasst 24 Kantonalverbände, vier Rettungsorganisationen, zwei Institutionen, zwei Stiftungen, sowie die Geschäftsstelle des Vereins SRK.⁹ Dies entspricht insgesamt über 2300 Vollzeitstellen und gut 53 000 SRK-Freiwilligen, unter ihnen 9500 Jugendliche.

Ins Archiv der Geschäftsstelle gelangen aber nur die Unterlagen der zentralen Organe gemäss Statuten und vor allem der Geschäftsstelle mit ihren zwei Standorten Bern und Wabern. Letztere erbringt zahlreiche Verbands- und Supportaufgaben für die ganze Gruppe. Sie beinhaltet die Direktion SRK, den Rotkreuzdienst, die Departemente Gesundheit und Integration, Internationale Zusammenarbeit, Finanzen Personal Dienste sowie die Kompetenzzentren Jugend und Freiwilligenarbeit. In der Geschäftsstelle arbeiten aktuell über 480 Personen (gut 330 Vollzeitstellen). Alle anderen SRK-Organisationen archivieren selbstständig, auch die einzelnen Kantonalverbände.¹⁰

Das Archiv der Geschäftsstelle hat heute in erster Linie die Funktion eines Zwischenarchivs. Die Akten werden hier mindestens zehn Jahre gelagert. Danach werden sie kassiert oder gelangen ins Bundesarchiv. Ein Grossteil der Archivarbeiten, insbesondere das zeitaufwändige Aufbereiten gemäss Anforderungen des Bundesarchivs, erfolgt noch in den Departementen. Theoretisch hat das Archiv SRK-intern fast nur beratende Funktion. In der Praxis wird aber doch vieles ans Archiv delegiert, insbesondere bei der Bewertung der Akten. Neben den «normalen Akten» werden sämtliche Protokolle und Sitzungsunterlagen der wichtigsten SRK-Gremien, die Originale der abgeschlossenen Verträge und die SRK-eigenen Publikationen gesammelt, erschlossen und archiviert.

In der zweiten Hälfte der Neunzigerjahre wurden alle zu diesem Zeitpunkt vorhandenen Akten in einer durch Makros erweiterten Excel-Tabelle erfasst. Diese wird laufend mit den neu eingelieferten Dossiers ergänzt. Einmal eingelieferte Dossiers werden nur noch intern ausgeliehen. Einsichtnahmen vor Ort sind nach vorheriger Terminvereinbarung möglich, denn eigentliche Öffnungszeiten gibt es nicht.¹¹ Innerhalb der Schutzfristen braucht es eine Bewilligung der einliefernden Stelle oder der Direktion.

Seit 2015 befindet sich das Archiv der Geschäftsstelle in Wabern bei Bern. Es ist im Departement Marketing und Kommunikation angesiedelt und mit einem Archivar (75 Stellenprozent) dotiert. Dem Archiv angegliedert ist eine kleine, vor allem für den internen Gebrauch gedachte Bibliothek, welche in erster Linie

SRK-Spezifisches enthält und im Rahmen ihrer Möglichkeiten auch aktiv sucht und sammelt. Ebenfalls (noch) in Wabern befindet sich ein erst teilweise und nur summarisch erfasster Foto- und Filmbestand.¹²

Das Archiv der Geschäftsstelle ist Teil des historischen Dienstes SRK, welcher Anfragen bearbeitet und beantwortet. Wenn immer möglich werden die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller gebeten, selber Einsicht in die Unterlagen zu nehmen. Ist dies nicht möglich, werden Recherchen übernommen, in aller Regel kostenlos. Die meisten Anfragen kommen aus der Schweiz und dem nahen Ausland. Bei etwa der Hälfte wird nach Angaben zur persönlichen Geschichte gesucht. Sehr oft geht es um die zwischen 1942 und 1958 durch die SRK Kinderhilfe organisierten Erholungsaufenthalte ausländischer Kinder bei Schweizer Familien, welche die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller oder deren Eltern als Kinder machen konnten. Für diese Recherchen wird in erster Linie die sogenannte Kinderhilfekartei verwendet, welche eine Karte pro Kind mit dessen Kontaktdaten enthält.¹³

Dass diese noch existiert, ist wohl einem gleichzeitig glücklichen und seltsamen Zufall zu verdanken: Denn nachdem sie circa 1980 aus dem Estrichraum der Geschäftsstelle SRK in Bern verschwunden war, tauchte sie 1990 im dritten Untergeschoss der nahegelegenen Bundesanwaltschaft wieder auf.¹⁴ Aufgefunden wurde sie im Rahmen der Parlamentarischen Untersuchungskommission zum sogenannten Fichenskandal. Wie genau die sechs Hochschranke, von denen man sich im Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement «Hinweise zu Spionagefällen» erhofft hatte, dorthin gekommen waren, konnte auch die PUK nicht klären.¹⁵ Im SRK zirkulierte das Gerücht, dass der damalige Hausmeister die rund 183 000 Karteikarten mitsamt Mobiliar kurzerhand für die Müllabfuhr vors Haus gestellt hatte, weil er den Platz im Dachstock anders habe nutzen wollen. Dort hätten sie dann Mitarbeitende der Bundesanwaltschaft zufällig entdeckt und ungefragt abtransportiert.¹⁶ Heute befindet sich die Kinderhilfekartei im Bundesarchivbestand des SRK.¹⁷

Pistes de Recherche

Gründungen von Rotkreuzorganisationen erfolgten in der Schweiz in zwei Wellen. Eine erste brachte das Internationale Komitee vom Roten Kreuz (1863), die Rotkreuz-Sektion Genf (1864), den «Hülfsverein für schweizerische Wehrmänner und deren Familien» (1866) und einige weitere kantonale Komitees hervor. Dann schloß die Rotkreuz-Bewegung ausserhalb Genfs wieder ein. Auch nach der zweiten Gründungswelle ab 1882 verlief die Entwicklung nicht gradlinig. Dieser verzögerte, immer wieder unterbrochene Start führte zu grossen Überlie-

ferungslücken. Aufgrund der föderalistischen und dezentralen Organisation des SRK sind noch vorhandene Unterlagen wahrscheinlich in der ganzen Schweiz verstreut. Darum kann die Entstehungsgeschichte anhand der im SRK-Archiv selbst vorhandenen Quellen nur ungenügend nachgezeichnet werden. Vorhanden sind zwar die Jahresberichte ab 1883, die SRK-Zeitschrift ab 1893 und die Sitzungsprotokolle der zentralen Organe ab 1898, aber sonst haben sich nur sehr wenig Unterlagen aus dieser Frühphase erhalten.¹⁸ Sicher gibt es dazu unentdeckte Dokumente in anderen Archiven und Bibliotheken, vor allem im Bundesarchiv und in den verschiedenen Staatsarchiven.¹⁹ Gesucht werden müsste wohl in erster Linie über die «Men and Women on the Spot» der Rotkreuz-Bewegung – über die Nachlässe von Einzelpersonen also, welche das Rote Kreuz mitbegründet und vorangetrieben haben. Diese hatten häufig eine zentrale gesellschaftliche Position und bekleideten wichtige Ämter. Deshalb wurden ihre (Hand-)Akten und Nachlässe möglicherweise als wertvoll betrachtet und aufbewahrt. Sie können sich aber irgendwo befinden. Das Auffinden und Auswerten von solchen, für die SRK-Geschichte relevanten Dokumenten bedeutet darum historische Knochenarbeit.²⁰ Diese Bestände sind oft nur rudimentär erschlossen und, als zusätzliche Erschwernis, in der Schweiz bis Anfang des 20. Jahrhunderts häufig in Kurrentschrift abgefasst.

Wer sich mit der Rotkreuzbewegung im Allgemeinen und dem SRK im Besonderen befasst, bemerkt sehr rasch, dass sie schon von Beginn an sehr stark durch Frauen getragen wurde. Vorab die Angehörigen des Rotkreuzdienstes der Armee und die unzähligen beruflich oder freiwillig im Gesundheitswesen engagierten Krankenschwestern, Pflegehelferinnen und Ergotherapeutinnen haben einen bedeutenden Beitrag zur leider noch keineswegs erreichten Gleichstellung der Frau beigetragen. Erstaunlicherweise wurde dieser Aspekt der Rotkreuz-Geschichte bisher noch wenig beachtet.²¹

Generell noch wenig berücksichtigt wurden die Akten seit dem Zweiten Weltkrieg. Zum Ersten betrifft das Akten zu Auslandsaktionen, mit zahlreichen Ärztemissionen und sonstigen Hilfsaktionen. Nachgezeichnet werden könnte hier beispielsweise der Wandel in der Auslandsarbeit. Einerseits derjenige des SRK, vom einmaligen, zeitlich begrenzten Hilfseinsatz, häufig nach Kriegen und Naturkatastrophen, hin zu einer vorausschauenden und professionalisierten Entwicklungszusammenarbeit.²² Andererseits derjenige in der humanitären Hilfe allgemein als immer stärker globalisierte und international vernetzte Programme von vielen staatlichen, privaten und kommerziellen Akteuren im humanitären Bereich.

Zum anderen wurden auch die Unterlagen zur Flüchtlingshilfe des SRK in der Schweiz erst wenig berücksichtigt. Auch in diesem Bereich hat sich die Arbeit in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts sehr stark gewandelt. Hinzu kommt,

dass die Flüchtlinge in eigentlichen Wellen kamen, aus wechselnden Weltgegenden stammten oder zum Teil in Kontingenten in die Schweiz geholt wurden. Die verschiedenen Gruppen von Flüchtlingen brachten dabei nicht nur ihre ganz spezifischen Bedürfnisse mit, sondern wurden von der Schweizer Bevölkerung und den Behörden auch ganz unterschiedlich aufgenommen.

Auch der Fotobestand und die recht zahlreich vorhandenen Werbe- und Propagandamaterialien sind noch kaum erforscht. Diese Bildquellen wurden bisher meist als reine Illustrationen verwendet und nicht weiter quellenkritisch bearbeitet. Dabei könnten hier sehr gut Aussagen herausgearbeitet werden, etwa zum Selbstverständnis und zur Selbstdarstellung des SRK oder allgemein zur Art und Weise, wie humanitäre Arbeit dargestellt und wahrgenommen wurde. Solche ikonografischen Ansätze bringen oft neue, unerwartete Ergebnisse auch zu bereits anhand schriftlicher Quellen bearbeiteten Fragestellungen.²³

Anmerkungen

- 1 Zur Gründung und allgemein zur Geschichte des SRK Philippe Bender, Patrick Bondallaz, *150 Jahre für mehr Menschlichkeit. Das Schweizerische Rote Kreuz 1866–2016*, Bern 2016, und www.geschichte.redcross.ch (8. 6. 2020).
- 2 Bundesbeschluss über die freiwillige Sanitätshilfe zu Kriegszwecken vom 25. Juni 1903, in Bundesblatt 1903, Bd. III, 725, www.amtsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10020623 (3. 4. 2020).
- 3 Bundesbeschluss betreffend das Schweizerische Rote Kreuz vom 13. Juni 1951, AS 1951 965, systematische Rechtssammlung 513.51, www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19510101/index.html (3. 4. 2020).
- 4 Brief Leonhard Haas an Zentralsekretariat ZS SRK, 19. 7. 1968. Der ganze Briefwechsel Haas-SRK ist im Archiv der GS SRK direkt beim noch vorhandenen Originalzugangsverzeichnis von H. Hitz von 1969 abgelegt. Das Ergebnis von Haas' Recherchen war die Publikation Leonhard Haas, *Carl Vital Moor 1852–1932. Ein Leben für Marx und Lenin*, Zürich 1970.
- 5 Brief Rosmarie Lang (ZS SRK) an L. Haas, 24. 7. 1968, vgl. Anm. 4.
- 6 Brief Hans Schindler an L. Haas, 10. 7. 1969, vgl. Anm. 4.
- 7 In der Signatur steht der Buchstabe J für die Privatarchive und 2 für Körperschaften (1 stünde für Einzelpersonen). Die 15 ist eine Laufnummer, welche der Reihenfolge der Konstituierung der jeweiligen Privatarchive im BAR entspricht.
- 8 Die einzelnen Ablieferungen werden in einem Anhang unter www.revue-traverse.ch/downloads/zusatzmaterial/trav2020n3_bohlen_portrait-srk-archiv.pdf kurz vorgestellt.
- 9 Rettungsorganisationen: Schweizerischer Samariterbund (SSB), Schweizerische Lebensrettungs-Gesellschaft (SLRG), Schweizerischer Militär-Sanitäts-Verband (SMSV), Verein für Such- und Rettungshunde (REDOG); Institutionen: Humanitäre Stiftung SRK, Blutspende SRK Schweiz AG; Stiftungen: Stiftung Lindenhof/Fonds Gesundheit Lindenhof, Finanzstiftung SRK (Stand 20. 3. 2020).
- 10 Je nach Kantonalverband KV ist der vorhandene Archivbestand sehr unterschiedlich. Gerade bei den kleineren KV gibt es gar kein eigentliches Archiv. Zum Teil befinden sich Unterlagen in den jeweiligen Staatsarchiven.
- 11 Interessenten melden sich am besten über historik@redcross.ch.
- 12 Leider verfügt das SRK nicht über eine eigene Plakatsammlung. SRK- und allgemein Rot-

- kreuz-Plakate gibt es in den Sammlungen der Schweizerischen Nationalbibliothek, des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz und der Schule für Gestaltung Zürich.
- 13 Ein bedeutender Bestand zur Kinderhilfe, der ebenfalls häufig für Recherchen verwendet wird, befindet sich noch im Archiv der Geschäftsstelle. Es handelt sich um die sogenannten «Steiner-Akten», welche René Steiner (ab 1942 Mitarbeiter SRK Kinderhilfe, ab 1949 deren Leiter) zunächst bei sich zu Hause aufbewahrt und dem Archiv erst Mitte der Neunzigerjahre übergeben bzw. zurückgegeben hat.
 - 14 Ergänzungsbericht der Parlamentarischen Untersuchungskommission (PUK) vom 29. Mai 1990, in Bundesblatt Nr. 30, Bd. II, 31. 7. 1990, 1565–1607, hier 1591. Die Lektüre des Berichts ist unbedingt empfehlenswert. Mit der zeitlichen Distanz von 30 Jahren sind die darin geschilderten, an sich keineswegs harmlosen, sondern sehr ernsten «Vorkommnisse im EJPD» geradezu komisch und man erahnt sehr gut die damalige kleingeistige Stimmung in der Bundesanwaltschaft. Geradezu köstlich etwa, wie die Konkurrenzsituation, zwischen «einem in-zwischen pensionierten Sachbearbeiter», der die Verdächtigenkartei führte, und der Person, welche die neue Extremistenkartei aufgebaut hatte, spürbar wird, hier 1586f.
 - 15 Ebd., 1589.
 - 16 Ebd., 1591. So war es aber wahrscheinlich nicht. Denn offenbar wusste man im SRK sehr wohl, wo sich die Kartei befand, denn das SRK habe «die Bundesanwaltschaft wiederholt er-sucht, in der Kinderkartei nachzuschlagen», was diese auch getan habe.
 - 17 Vgl. die Angaben zu Akzession 1990/121 im Anhang (wie Anm. 8).
 - 18 Die SRK-Zeitschrift ist auf www.e-periodica.ch online zugänglich (3. 4. 2020).
 - 19 Eine alles andere als abschliessende Auflistung solcher Bestände befindet sich im Anhang (wie Anm. 8). In den Staatsarchiven können in erster Linie Unterlagen der jeweiligen lokalen SRK-Organisationen, wie SRK-Sektionen und Samaritervereine, gefunden werden.
 - 20 Dass dabei durchaus wertvolle Resultate erzielt werden können, zeigt zum Beispiel Patrick Bondallaz, *Louis Appia à Samuel Lehmann Mars–Avril 1864. Le correspondant bernois du Comité de Genève*, Grand-Lancy 2018.
 - 21 Ausnahmen hiervon und aus SRK-Sicht besonders interessant Antonia Schmidlin, *Eine andere Schweiz. Helferinnen, Kriegskinder und humanitäre Politik 1933–1942*, Zürich 1999; Helena Kanyar Becker, *Vergessene Frauen. Humanitäre Kinderhilfe und offizielle Flüchtlingspolitik 1917–1948*, Basel 2010, oder auch verschiedene Texte von Sabine Braunschweig, vgl. dazu www.sozialgeschichte-bs.ch (3. 4. 2020).
 - 22 Vorwiegend mit SRK-Unterlagen gearbeitet wurde etwa in Risch Tratschin, *Der Feldzug der technischen Hilfe. Wie das Schweizerische Rote Kreuz in Auslandsinsätzen in den 1950er und 60er Jahren auf neue Hilfsformen stiess*, Lizentiatsarbeit Universität Fribourg, Samedan 2007.
 - 23 Ein gutes Beispiel dafür ist Waldemar Isaak, *Verteilte Betten. Zur Programmatik und fotografischen Motivatik der Bettenaktion des Schweizerischen Roten Kreuzes*, Bachelorarbeit Humboldt-Universität Berlin, Berlin 2018.

Hunger im Fokus

Bildstrategien des Schweizerischen Roten Kreuzes und des Kinderhilfskomitees zur russischen Hungersnot 1921–1923

Rhea Rieben

Als im Sommer 1921 die ersten Nachrichten über eine russische Hungersnot in der westeuropäischen Tagespresse auftauchten, war nicht abzusehen, von welchem Ausmass die Katastrophe sein sollte.¹ Die Russische Sowjetrepublik hatte sich seit den Revolutionen und den Bürgerkriegswirren von der Weltöffentlichkeit fast gänzlich abgeschirmt. Nun angesichts der Schwere der Hungersnot sah sie sich jedoch gezwungen, ausländische Hilfe anzufordern.² Der Appell Maxim Gor'kij's im Juli 1921, in dem der weltberühmte Schriftsteller an die «Kulturmenschen Europas und Amerikas» appellierte, das Land Dostoevskijs und Tolstojs, die Kulturnation Russland, vor dem Hungertod zu retten, machte die russische Hungersnot innerhalb weniger Monate zu einer internationalen Angelegenheit.³ Erstmals wurden das Land geöffnet und sowjetfreundliche Journalist*innen ins Land gelassen.⁴

Der Norweger Fridtjof Nansen, Hochkommissar für Flüchtlingsfragen des Völkerbundes, reagierte rasch und traf bereits im September 1921 mit einer ausländischen Delegation in den Wolga-Gebieten ein, um sich ein Bild vor Ort zu machen. Bei seiner Rückkehr präsentierte Nansen der Weltöffentlichkeit schockierende Fotografien von aufgetürmten Leichenbergen und abgemagerten Kindern. Rasch gingen erste Spenden ein, sodass die Hilfsgüter noch im selben Monat in den russischen Hungergebieten eintrafen. Nebst Nansens Comité international de secours à la Russie (CISR), das die Aktivitäten der europäischen Hilfsorganisationen koordinierte und die Verhandlungen mit den sowjetischen Behörden führte,⁵ übernahm die American Relief Administration (ARA) unter Herbert Hoover mit 82 Prozent den Bärenanteil der medizinischen Versorgung und Nahrungsmittelhilfe.⁶ In konkreten Zahlen bedeutet dies, dass die ARA allein im August 1922 über neun Millionen Menschen versorgte, die Nansen-Mission eine Million.⁷ Während Hoovers ARA als amerikanische Organisation auftrat, sammelten sich im Nansen-Komitee diverse europäische Hilfsorganisationen.

Nansens Plan sah ursprünglich vor, eine staatlich finanzierte gesamteuropäische Hilfsaktion zu organisieren. Da dieses Vorhaben jedoch scheiterte, ergriffen nationale Rotkreuzorganisationen wie das Schweizerische Rote Kreuz (SRK) die

Initiative. Letzteres liess am 15. Oktober 1921 die Entsendung einer Ärztemission nach Russland verlautbaren.⁸ Bereits während des Ersten Weltkriegs hatten die nationalen Rotkreuzorganisationen ihre Aktivitäten vermehrt auf die humanitären Bedürfnisse der Zivilbevölkerung ausgerichtet, nach dem Krieg wurden diese Bestrebungen jedoch umso dringlicher. Die Vision eines friedlichen Europas hatte die Tätigkeit der Rotkreuzbewegung mit ihrem Grundsatz «inter arma caritas» grundsätzlich infrage gestellt, und zahlreiche konkurrierende Hilfsorganisationen, die sich auf die Versorgung der Zivilbevölkerung spezialisiert hatten, drohten dem Roten Kreuz den Rang abzulaufen.⁹ Die russische Hungersnot bot damit dem SRK auch die Chance, die eigene Stellung in einem veränderten globalen Umfeld neu zu definieren und sich als kompetenter Akteur in Fragen der Katastrophenhilfe zu etablieren. Das SRK handelte bei seiner Hilfsaktion für Russland zügig und tat sich kurzerhand mit dem Schweizer Kinderhilfskomitee (SKK), der Schweizer Zweigstelle des britischen Save the Children Fund (SCF), zusammen, um gemeinsam die Hilfsaktion für Russland durchzuführen. Finanziert werden sollte die Aktion mit Zuwendungen des Bundes an das SRK, vor allem aber mit Spenden aus der Schweizer Bevölkerung.

Um die Spendenkampagne erfolgreich aufzuziehen und durchzuführen, gingen das SRK und das SKK deshalb eine weitere Kooperation mit dem Schweizer Schul- und Volkskino (SSVK) ein. Dieses war 1921 vom Schweizer Filmpionier Milton Ray Hartmann gemeinsam mit August Kern aus der Taufe gehoben worden und hatte sich zum Ziel gesetzt, die pädagogischen Qualitäten des Mediums Film für Schule und Volksbildung nutzbar zu machen. Die Arbeitsteilung des humanitären Einsatzes der drei Organisationen sah wie folgt aus: Das SRK übernahm die medizinische Versorgung der Bevölkerung, das SKK die Einrichtung von Suppenküchen und das SSVK das Anfertigen von Propagandamaterial.¹⁰ August Kern reiste deshalb am 23. März 1922 als Propagandadelegierter mit nach Caricyn, heute Wolgograd, um Bilder der Lage vor Ort und der geleisteten Hilfe anzufertigen, sowie einen eigenen Film zu produzieren.

Die Mediatisierung der Hungerkatastrophe mittels Film und Fotografie spielte für alle an der Bekämpfung der russischen Hungersnot beteiligten Organisationen eine zentrale Rolle. Insbesondere Filme wurden hier erstmals im grossen Stil zur Mobilisierung von Wohltätigkeit eingesetzt.¹¹ Roland Cosandey präsentiert in seinem Artikel «Eloquence du visible» eine ganze Reihe von Filmen ausschliesslich zur russischen Hungersnot und zeigt, dass von sowjetischer und von westeuropäischer Seite sowie von der linken Arbeiterhilfe zeitgenössische Filme zu Propagandazwecken erstellt wurden. Es war deshalb kein Zufall, dass die Schweizer Aktion just anlässlich der russischen Hungersnot das aufwändige Unternehmen einer eigenen systematisierten Film- und Bildproduktion in Angriff nahm. Der Film «Die Schweizerische Hilfsaktion in Russland» war der erste

grosse Auftrag des SSVK und fokussierte auf die Hilfsarbeit der beiden Hilfsorganisationen.¹² Da der Schweizer Film vermutlich während eines Brandes im Jahr 1929 im Archiv des SSVK verbrannte, ist der Inhalt nur aus Berichten nachzuvollziehen.¹³ Wie die Korrespondenzen zwischen den Delegierten in Russland und Milton Ray Hartmann zeigen, war der Film das Resultat einer sorgfältigen Inszenierung¹⁴ – analog zu den Filmen, wie sie das Internationale Komitee vom Roten Kreuz (IKRK) in den 1920er-Jahren produzierte.¹⁵

Der Schweizer Film war leider kein Erfolg. Er wurde erst Anfang 1923 der Schweizer Öffentlichkeit vorgeführt, ein Dreivierteljahr nach Beginn der Hilfsaktion, und damit viel zu spät, um für die Propaganda noch wirksam zu sein – er müsse als «Fiasko» bezeichnet werden, konstatierte das SKK.¹⁶ Die beiden Hilfsorganisationen hatten sich wohl einen ähnlichen Erfolg erhofft, wie ihn ein Film über die Hungersnot des Briten George H. Mewes für den SCF verzeichnen konnte. Mewes' im Januar 1922 veröffentlichter Film war bis 1923 in Grossbritannien über 300 Mal gezeigt worden und brachte dem SCF rund 60000 Pfund ein.¹⁷

Im Zentrum der vorliegenden Fallstudie stehen deshalb die Fotografien der Schweizer Hilfsaktion in Russland. Zum Einsatz kamen diese Bilder in der Schweiz im Rahmen von Lichtbildvorträgen, Filmvorführungen und in den organisationseigenen Journalen *Das Rote Kreuz* und *Bulletin des Schweizer Kinderhilfskomitee*. Ich frage, mit welchen visuellen Argumenten das SRK und das SKK in ihren beiden Journalen arbeiteten, wie sich deren Argumentationsstrategien im Zusammenspiel mit Text und Bildunterschriften gestalteten und welche Funktion die Bilder für die Mediatisierung der Hungersnot, aber auch der eigenen Hilfeleistung übernahmen. In einem ersten Schritt argumentiere ich, dass aufgrund der historischen Situation nach dem Ersten Weltkrieg das Medium Fotografie für humanitäre Zwecke systematisch nutzbar gemacht wurde. Aufgrund des politischen Verhältnisses der Schweiz zu Sowjetrussland zeige ich anschliessend, wie und weshalb das SRK und das SKK auf emotive Kinderdarstellungen zurückgriffen, dass sich in den Hungerdarstellungen auch immer das Selbstverständnis der beiden Organisationen als moderne humanitäre Akteure widerspiegelte und wie diese Inszenierung funktionierte – damit schliesse ich meine Analyse. Für die Favorisierung spezifischer Bildtypen spielten also die politischen Umstände der Hilfsaktion, spendenstrategische Überlegungen und das Selbstverständnis der beiden Hilfsorganisationen eine zentrale Rolle.

Wie sieht Hunger aus?

Nachdem das Expeditionsteam im Mai 1922 den Ort Caricyn an der unteren Wolga erreicht hatte, trafen im Verlauf des Sommers die ersten Fotografien von August Kern in Bern ein. Oscar Bosshardt, Generalsekretär des Schweizer Kinderhilfskomitees, begutachtete die Fotografie einer Gruppe von Kindern, die in loser Ordnung vor einem Holzhaus stehen (Abb. 1). Im Hintergrund des Bildes blickt ein junger Mann mit weissem Hemd, lässig eine Zigarette im Mundwinkel, gelangweilt ins Bild, während ein weiterer Mann mit Hut, bereits ausser Fokus, mit irgendetwas beschäftigt ist. Die Spontanität der Inszenierung fällt sofort ins Auge. Die üblicherweise Gruppenfotos eigene strenge Ordnung wird durch die unterschiedlichen Blickrichtungen der Kinder und das nur nachlässige Einhalten der Reihung aufgelöst. Während einige Kinder interessiert in die Kamera und andere wiederum ganz aus dem Bild schauen, klammert sich ein kleines Mädchen rechts im Vordergrund an seinen Blechteller und blickt verwundert zum Fotografen hoch. Die etwas schmutzige, aber doch gut erhaltene Kleidung sowie die nackten Füße verbergen nicht, dass es den Kindern doch ganz gut zu gehen scheint. «Berücksichtigt bei Aufnahmen hauptsächlich Szenen der Notlage stop erhaltene Kinderphotographien der Küchen auffallend gutes Aussehen und für Propaganda ungenügend wirksam»,¹⁸ telegrafierte Bosshardt umgehend nach Caricyn. «Landschaftliche Bilder und Aufnahmen der Delegierten in dieser oder jener Stellung, ferner Aufnahmen von Bevölkerungsgruppen bei diesem oder jenem Anlass interessieren uns nicht im Geringsten», fügte er später in einem weiteren Telegramm hinzu. «Es interessieren uns blos [sic] die Szenen, welche wirklich augenfällig die Not darstellen und die Szenen, welche ebenfalls augenfällig unsere Hilfeleistung illustrieren.»¹⁹

Oscar Bosshardts Kritik an den Fotografien liefert wertvolle Hinweise auf die Bedeutung, die die SKK-Leitung den vor Ort angefertigten Fotografien zumass: Bilder sollten für weitere finanzielle Zuwendungen werben und der Rechtfertigung der Aktion vor den Spenderinnen und Spendern dienen. Dennis Kennedy argumentiert, dass humanitäre Fotografien wie jene von August Kern Elend und Not eines «distant other»²⁰ vermitteln müssen, um auf emotionalisierende Art und Weise die räumliche Distanz zwischen Opfer und Spendenden zu verkürzen. Die pausbackigen Kinder auf dem Gruppenfoto konnten diese Vermittlungsarbeit aus Sicht der SKK-Leitung jedoch nicht leisten. Ihnen fehlten zwei wichtige Merkmale. Erstens erinnert das Gruppenbild in seiner Darstellungsweise an sozialdokumentarische Fotografien, wie sie seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert aus dem Arbeitermilieu bekannt wurden. Die Szene kreierte so zwar durch die kulturelle und räumliche Distanz der Subjekte zu den Betrachtenden das asymmetrische Verhältnis zivilisiert/unzivilisiert, entwickelt/



Abb. 1: Gruppe von Kindern bei der SKK-Küche Nr. 1 «St. Gallen» in Malyj Čepurniki. (SBA, J2.55#1995/125#86*, 223.2, «Fotos Russland-Aktion», 1919–1925)

unterentwickelt, überlegen/unterlegen und barg dadurch das Potenzial, die Betrachtenden im Sinne einer *mission civilisatrice* zum Handeln zu bewegen.²¹ Doch gerade der dörfliche Kontext, erkennbar an den Holzhäusern und den beiden Erwachsenen im Hintergrund, verwies auf die soziale Einbindung der Kinder und wirkte so einer «duty to act»²² entgegen. Das offen sichtbare Vorhandensein lokaler Sozial- und Versorgungsstrukturen entkräftete die zwingende Notwendigkeit internationaler Intervention.²³ Sprich, die betrachtende Person war nicht aufgefordert, eine fürsorgende Rolle einzunehmen und sich für die dargestellten Opfer zu engagieren.

Zweitens fehlten den Kindern wesentliche körperliche Merkmale, die den Hunger sichtbar machten. Um dies zu verdeutlichen, genügt ein Blick auf eine Fotografie (Abb. 2), welche sich augenfällig von der anfangs aufgeführten Gruppenfotografie unterscheidet. Zu sehen ist ein kleines Mädchen, das mit seinen dünnen Beinen auf einem Bett steht. Das Mädchen ist nackt und seine aufrechte Haltung rückt den gesamten Körper schamlos ins Blickfeld des Betrachters und der Betrachterin, deutlich erkennbar sein Geschlecht. Die dünnen Ärmchen, die hervortretenden Rippenbogen und die eingefallenen Gesichtszüge sind eindeu-



Abb. 2: Ein Kind wird in Caricyn im Spital des SRK behandelt. (SBA, J2.55#1995/125#89*, 223.2, «Fotos von Zaryzyn», 1922)

tige Zeichen von Unterernährung und es ist nicht zu übersehen, dass dem Kind geholfen werden muss. Ein Arzt, unschwer an seinem weissen Kittel zu erkennen, ist auch schon zur Stelle und stützt das Mädchen sanft am linken Arm.

Kevin Rozario argumentiert, dass humanitäre Organisation in den 1920er-Jahren zunehmend Impulse aus der Werbe- und Unterhaltungsindustrie aufnahmen und damit begannen, ihre Spenderinnen und Spender als Konsument*innen zu verstehen und zu adressieren. Unter dem Eindruck des Ersten Weltkrieges, der die Toleranzgrenze für Bilder von Gewalt erheblich gesenkt hatte, sowie dem Aufkommen einer visuellen Massenkultur, experimentierten die humanitären Organisationen mit neuen Praktiken, um das Leiden derjenigen zu dramatisieren, denen geholfen werden sollte. Der sensationsheischende Schockmoment, wurde essenziell für die Wirksamkeit eines Bildes und gehörte, wie Susan Sontag es beschreibt, «zur Normalität einer Kultur, in der der Schock selbst zu einem maßgeblichen Konsumanreiz und einer bedeutenden ökonomischen Ressource geworden ist».²⁴ Der Aspekt des Schockierens verweist auf einen weiteren Dis-

kurs, der seinen Ursprung in kolonialen Gräueltatenfotografien findet. Obschon unter Gräueltat (*atrocitiy*) von Menschen an anderen Menschen verübte Gewalt im Kontext von Krieg und Kolonialismus verstanden wird, können Parallelen zu den Hungerfotografien der russischen Hungersnot gezogen werden.²⁵ Für die Inszenierung von Gräueltaten ist es irrelevant, wer die dargestellte Person ist, umso wichtiger aber, dass der nackte, leidende Körper zur Schau gestellt wird.²⁶ So fokussiert auch die Abbildung 2 auf eine stark emotionalisierende Inszenierung. Über den Akt des Sehens wurde das Leiden des Kindes erfahrbar gemacht und diente als Wahrheitsbeweis, um so humanitäre Hilfe zu legitimieren und Wohltätigkeit zu provozieren. Wenn Bosshardt also von «drastischeren» Bildern sprach, meinte er solche Bilder und folgte dabei einer spendenstrategischen Logik, die diesen Bildtypus privilegierte. Bosshardt folgte hier einer Linie, die massgeblich durch den 1919 gegründeten britischen SCF vorgegeben worden war. Über private Spenden finanziert, hatte der SCF für seine Spendenkampagnen bereits früh Geldbeschaffungsstrategien aus der Werbeindustrie übernommen und fand nun Nachahmer selbst unter den weit älteren und mit (teilweise) von öffentlichen Geldern finanzierten Akteuren im Feld der humanitären Hilfe.²⁷

Fokus auf Kinder

Den zwei Fotografien ist, trotz der besprochenen Unterschiede, die Fokussierung auf das Kind gemeinsam. Die Hungerskrisen nach dem Ersten Weltkrieg in Osteuropa und Russland schlossen damit einen Prozess ab, der bereits um 1900 begonnen hatte: Kinderdarstellungen rückten in den Fokus mediatisierter humanitärer Hilfskampagnen.²⁸ Dass sich gerade Kinderdarstellungen durchgesetzt hatten, lag im Medium selbst begründet. Wie Heide Fehrenbach und Davide Rodogno feststellen, fungiert humanitäres Bildmaterial als «moral rhetoric masquerading as visual evidence». In diesem Sinne sei humanitäre Fotografie immer «politically and morally charged terrain».²⁹ Humanitäre Organisationen entwickelten nun Strategien, um «innocence-based solidarity» zu fördern, wobei die moralisch aufgeladene Figur des Kindes genutzt wurde, um einen Globalismus zu fördern, der auf der Vorstellung einer entpolitisierten gemeinsamen Menschlichkeit beruhe.³⁰ «The child thus turned into an ideal object of configuring and translating human suffering beyond ideological, political and national borders», argumentiert Friederike Kind-Kovács.³¹

Aufgrund der politischen Entwicklungen in Russland seit der Oktoberrevolution 1917 und der zunehmenden antikommunistischen und antibolschewistischen Stimmung in weiten Teilen Europas sahen sich Hilfsorganisationen anlässlich der russischen Hungersnot mit dem Problem konfrontiert, ihren Hilfseinsatz

sorgfältig zu legitimieren. Das SRK und das SKK waren sich der politischen Brisanz der Hungerhilfe von Anfang an bewusst, obschon die Spendensammlung im europäischen Vergleich überraschend gut anlief.³² Da die Schweiz im April 1917 zum Ausgangspunkt der Oktoberrevolution wurde – mithilfe des Schweizer Kommunisten Fritz Platten war Lenin mit seinen Weggefährten von Zürich aus in dem berühmten «plombierten Wagen» nach Petrograd gereist –, sah sich die Schweizer Regierung in der Folge mit dem Vorwurf der Revolutionshilfe konfrontiert. Hinzu kam, dass sich im Vorfeld des Landesstreiks 1918 die Revolutionenfurcht in der Schweiz gefährlich hochschaukelte, was zur Ausweisung der Sowjetmission und zum Abbruch der diplomatischen Beziehungen führte. Quasidiplomatische Funktionen hatten deshalb in der Zwischenkriegszeit die Rotkreuzvertretungen in Moskau und Bern übernommen.³³ Antikommunismus war insbesondere im Zuge des Attentats auf den sowjetischen Gesandten Vaclav Vorovskij im Mai 1923 in Lausanne durch den Russlandschweizer Maurice Conradi und den anschließenden Gerichtsentscheid zugunsten des Attentäters fest verankert in der Schweizer Politik und Öffentlichkeit.³⁴

Die erste Meldung des SRK zur Hungersnot in der Zeitschrift *Das Rote Kreuz* ordnete die Katastrophe folgendermassen ein: «Neben den politischen Verhältnissen mag auch die anhaltende Dürre dazu beigetragen haben, die Not zu verschärfen.»³⁵ Der Hinweis auf politische Versäumnisse mag das Anliegen des SRK wenig gefördert haben, die Einschätzung an sich war jedoch, wie die heutige Forschung zeigt, völlig richtig. In den Wolga-Distrikten, dem Nordkaukasus und der südlichen Ukraine litten während der Hungersnot zwischen 25 und 29 Millionen Menschen – insgesamt circa 22 Prozent der Gesamtbevölkerung Russlands – Hunger.³⁶ Die Hungersnot kann weder als gänzlich von Menschen gemacht bezeichnet werden, noch ist sie vollständig auf natürliche Ursachen zurückzuführen. Der Kriegskommunismus³⁷ der Bol'seviki während des Bürgerkrieges, die Lebensmittellengpässe während des Ersten Weltkrieges und der beiden Revolutionen sowie die extreme Dürre der vorangegangenen zwei Jahre hatten im Frühjahr 1921 eine Notsituation hervorgerufen, die im Sommer 1922 ihren Höhepunkt erreichte und erst mit der Ernte im Spätsommer desselben Jahres für beendet erklärt werden konnte. Bis dahin waren zwischen 5 und 9 Millionen Menschen dem Hunger zum Opfer gefallen.³⁸

In den folgenden Beiträgen des SRK zur Hungersnot, die bis zum 15. März 1923 alle zwei Wochen erschienen, forderte die Redaktion die Leserschaft jedoch immer wieder auf, politische Bedenken beiseitezuschieben. «Lassen wir ein Schiff voll Menschen untergehen, weil der Kapitän eine andere politische Meinung hat als wir? [...] Und sollen die Kinder, die Kranken eines Volkes darunter leiden, weil sie von ihren Behörden, unserer Meinung nach, irreführt worden sind? Doch sicher nicht!»³⁹ Das SRK kenne keine politische oder religiöse Un-

terscheidung, betonten die Beiträge im *Roten Kreuz* und beriefen sich damit auf die humanitäre Tradition des SRK. In «reinsten Neutralität» helfe es all jenen, die Hilfe nötig hätten.⁴⁰

In dieser historischen Gemengelage konstruierte das SRK mit visuellen Argumenten das Bild einer Hungersnot, die sich am besten durch den ausgehungerten, entindividualisierten Kinderkörper repräsentieren liess. Verstärkt wurde die Wirkung durch sentimentalistische Bildunterschriften. Dabei wurde nur wenig auf die eigene Bildproduktion zurückgegriffen – obschon das SRK, wie die Archivlage zeigt, eine Fülle an Fotografien von der Lage vor Ort zur Verfügung gehabt hätte, waren nur drei von 19 der veröffentlichten Fotografien eigene Bilder. Die Fotografie des Mädchens mit Arzt (Abb. 2) fand Eingang in die Publikationen, nicht jedoch die Gruppenfotografie (Abb. 1). Die Kinderdarstellungen, die der Propagandadelegierte dem SRK geschickt hatte, entsprachen offenbar nicht den Vorstellungen des SRK und wurden deshalb durch andere, «drastischere» Fotografien ersetzt. Diese fungierten ebenso wie der Begleittext als rhetorische Argumente, um die politischen Bedenken der Spenderinnen und Spender aus dem Weg zu räumen.

Im Unterschied dazu druckte das SKK im *Bulletin des Schweizer Kinderhilfskomitee*, welches anlässlich des Russlandeinsatzes erstmals erschien, 32 Fotografien, davon 28 aktionseigene. Obschon die Spendenkampagne des SKK analog zum SRK ebenfalls den klassischen Hungerkörper privilegiert hätte, wie das Zitat von Bosshardt zeigt, konnte das SKK nicht mehrheitlich auf aktionsfremde Fotografien zurückgreifen. Es hatte nämlich ein Legitimationsproblem: Die Küchen, die das SKK im Umland von Caricyn einrichtete, wurden meist von bestimmten Trägerschaften finanziert, wie etwa Abbildung 3 zeigt. Im Hintergrund ist der Anschlag mit der Aufschrift (auf Deutsch und Russisch) «Küche Nr. 1, St. Gallen» deutlich erkennbar – eine Suppenküche gespendet vom «Komitee für eine St. Galler Suppenküche in Russland».⁴¹ Fotografien dieser Küchen sollten zwei Funktionen erfüllen: Erstens musste das SKK beweisen, dass das Geld tatsächlich zur Einrichtung der Suppenküchen verwendet wurde, und zweitens musste ersichtlich sein, dass die Not wirklich bestand und das gespendete Geld auch gerechtfertigt war. Der Hunger, wie die Spenderinnen und Spender ihn aus den zirkulierenden Fotografien der russischen Hungersnot kannten, war auf diesen Fotografien jedoch nicht greifbar. Im Zusammenspiel mit den Begleittexten zeigt sich hier ein deutlicher Bruch zwischen den sprachlichen und visuellen Argumenten. Das textlich herbeibeschworene Bild von Männern, die «einst kraftstrotzend, zu Skeletten zusammengefallen», und Müttern, die «den letzten Tropfen bläulichweisser Milch aus der zusammengeschrumpften, geschwächten Brust hergeben»,⁴² wird von den daneben stehenden Fotografien nicht unterstützt.



Abb. 3: Gruppenfoto vor der Suppenküche Nr. 1 «St. Gallen» in Malyj Čepurniki. (SBA, J2.55#1995/125#86*, 223.2, «Fotos Russland-Aktion», 1919–1925)

Im Bulletin des SKK wurde deshalb durch ergänzende Fotografien versucht, diesen Widerspruch aufzuheben. Ausgetrocknete Weizenfelder und leere Getreideelevatoren betonten die natürlichen Ursachen der Hungersnot und unter dem Zwischentitel «Zu nebenstehenden Bildern der St. Galler Küche» steht: «Auf den Photographien scheinen verschiedene Kinder ein gutes, beinahe fettes, wohlgenährtes Aussehen zu haben. In Wirklichkeit ist der ganze Körper aufgedunsen, die typische Reaktion von Unterernährung. Dieses Dorf hat furchtbar gelitten und ist jetzt noch im schweren Kampf gegen den Hunger.»⁴³ Das Hineinschreiben der Hungersnot und die Betonung der natürlichen Ursachen verwischten den politischen und sozialen Kontext, den die sozialdokumentarischen Fotografien eigentlich implizierten, und machte das Leiden für den Betrachter und die Betrachterin erst erfahrbar. Die verschiedenen organisatorischen Ausgangslagen sowie die damit einhergehenden unterschiedlichen Legitimationsanforderungen von SRK und SKK spiegeln sich so deutlich in der Auswahl und Kombination von Bild und Text in *Das Rote Kreuz* und dem SKK-Bulletin.

Professionalisierung der Hilfe

Die gezielt eingesetzten Fotografien des SRK und des SKK waren, wie bereits zu Beginn betont, Resultat genuiner Professionalisierungsbestrebungen humanitärer Hilfe in der Zwischenkriegszeit. Aufgrund der Konkurrenzsituation mit weiteren Wohltätigkeitsorganisationen mussten das SRK und das SKK nicht nur erfolgreich argumentieren, dass Leid bestand und Hilfe dringend nötig war, sondern auch, dass SRK und SKK genau die richtigen Organisationen waren, um diese Mission erfolgreich durchzuführen. Dies taten sie insbesondere durch die Inszenierung neuer Akteure. Unter den Stichworten Effizienz und Wissenschaftlichkeit trat die Figur des Delegierten, entweder Arzt oder Ingenieur, auf den Plan. Während vor der Jahrhundertwende die Krankenschwester sinnbildlich für christliche Wohltätigkeit gestanden hatte, wurde sie nun von diesem neuen, männlichen Typus des humanitären Hilfsarbeiters abgelöst, dem des Delegierten. Diese Experten, argumentiert Francesca Piana, «were meant to represent their brand of scientific, «modern», and accountable humanitarianism».⁴⁴

Die Wende zum Delegierten als zentraler Figur humanitärer Hilfsmissionen hinterliess ihre Spuren auf dem durch SRK und SKK angefertigten und veröffentlichten Bildmaterial der russischen Hungersnot. Fotografisch wurden die Delegierten der Schweizer Aktion bei der Kontrolle der Wagen, des Warenlagers oder bei der Arbeit im Büro und in der Klinik gezeigt. Für das SRK wurde der Arzt zum Repräsentanten einer verwissenschaftlichten Hilfe. Auf Abbildung 2 kümmert er sich fürsorglich und fachkundig um das Wohl des Kindes und nimmt dabei den Platz der fehlenden Eltern ein. Die Fotografie imitiert ausserdem seinen medizinischen Blick auf den Körper des Kindes und lässt uns Betrachtende die deutlichen Merkmale des Hungerkörpers erkennen.

Am Vorabend des Ersten Weltkrieges hatte sich das Konzept von Hunger mit der Entdeckung der Vitamine und der Mangelernährungskrankheiten gewandelt. Insbesondere das Ausmass der Mangelernährung, die Hungersnöte und epidemischen Krankheiten während des Krieges und in der unmittelbaren Nachkriegszeit machte eine wissenschaftliche Untersuchung notwendig.⁴⁵ Humanitäre Einsätze in Hungergebieten boten Anlass zur statistischen Datenerhebung und Erprobung der neu gewonnenen Erkenntnisse in der biochemischen Forschung.⁴⁶ In diesem Kontext spielte der klinische und wissenschaftliche fotografische Blick auf den menschlichen Körper eine zentrale Rolle. Fotografie erlaubte es, die Devianz des Körpers festzuhalten und den geschundenen Körper gegen den physiologischen Normkörper abzugleichen. Über genau diese spezifische Art des fotografischen Sujets wurde gezeigt, wie Hunger aussieht und woran er zu erkennen ist.⁴⁷ Indem das SRK also den Arzt mit dem Hungerkind inszenierte, betonte es die eigene fachliche Kompetenz und suggerierte, dass das Kind nun in guten Händen sei.



Abb. 4: Der Delegierte Alfred Sulzer bei seiner Arbeit in Caricyn. (SBA, J2.55#1995/125#89*, 223.2, «Fotos von Zaryzyn», 1922)

Der Ingenieur hingegen stand für die Arbeit des SKK. Abbildung 4 zeigt, was bei dessen Repräsentation wichtig war: Zu sehen ist ein Tisch, auf dem fein säuberlich Büromaterial drapiert wurde. Mit pomadisiertem Haar und akkurat geschnittenem Schnauzbart sitzt der Russlandschweizer Alfred Sulzer hinter seinem Schreibtisch, als würde er gerade bei der Arbeit überrascht werden. Dominiert wird das Bild von einem Plakat der Schweizer Aktion, das auf verschiedenen Fotografien zu finden ist. Das Plakat zeigt ein zerlumptes Kind, dem von einer stilisierten Helvetia in traditioneller Schweizertracht ein Laib Brot gereicht wird. In grossen Lettern ist auf Russisch zu lesen: «Vom Schweizer Volke, den russischen Kindern.» Links davon hängt eine Karte des Einsatzgebietes des SKK. Der Betrachtende erfährt sofort, für wen der Herr auf dem Foto arbeitet und worum es bei seiner Arbeit geht. Als Repräsentant seiner Organisation kontrolliert und verteilt er die Güter und garantiert dem Spender und der Spenderin, dass alles an seinem Bestimmungsort ankommt.

Die Bedeutung des nichtmedizinischen Delegierten und seine Repräsentation auf Bildern hatte eine doppelte Funktion: Delegierte verliehen der Hilfe ein Gesicht und wurden zugleich zu Vermittlern des Leidens.⁴⁸ Sie waren diejenigen, die als Augenzeugen von den Schrecken des Hungers berichten konnten, die gezeigten Lichtbilder bei Sammelaktionen interpretierten und ihnen Sinn verliehen.

Nicht zufällig führte das SRK seit dem 15. April 1922 in seiner Zeitschrift *Das Rote Kreuz* die Rubrik «Briefe aus Russland» ein, unter welcher Dr. Scherz und die Rotkreuzschwester Martha Schwander von ihrer Arbeit und der Not vor Ort berichteten. Auch das SKK liess seine Delegierten durch Augenzeugenberichte sprechen.

Wie Fehrenbach und Rodogno in ihrem Sammelband argumentieren, sei substanzielle kulturelle Arbeit nötig gewesen «for photographs to acquire authority as <fact> or evidence». ⁴⁹ Das Moment der Augenzeugenschaft schuf Vertrauen und somit die nötige Glaubwürdigkeit, zwei wichtige Aspekte zur Vermittlung des Elends der russischen Hungersnot. Die Delegierten bürgten dafür, dass die Hilfe effizient und nach den neuesten wissenschaftlichen Standards erfolgte und auch wirklich den Hilfsbedürftigen zugute kam. Während sich die Hungersnot vor allem in entindividualisierten leidenden Körpern zeigte, entwickelte sich die Darstellung der Hilfe in die gegenteilige Richtung: Wenn die Leidtragenden «Fremde» waren, musste der Delegierte ein Vertrauter sein, ein «Eigener». ⁵⁰ So betonte das SRK mehrfach, dass genau das den Erfolg der Aktion garantiere, nämlich das Entsenden eigenen Personals.

Schluss

In der Korrespondenz zwischen den Mitarbeitenden in der Schweiz und den Delegierten in Caricyn fällt das Wort «Rechtfertigung» besonders häufig und offenbart, dass SRK und SKK um ihre Glaubwürdigkeit fürchteten. Erste Probleme zeigten sich bereits bei der Rekrutierung von Personal, weitere bei der Mobilisierung von Spendengeldern. Von der Entsendung einer eigenen Hilfsaktion, welche das Gelingen garantierte, über die Produktion eines eigenen Filmes, der die geleistete Hilfe zeigte, bis zu den gewählten Hungerinszenierungen und dem Format der Fotografien – alles diente der Rechtfertigung gespendeter Gelder und unterfütterte die Glaubwürdigkeit von SRK und SKK.

In den besprochenen Fotografien zur russischen Hungersnot von 1921 bis 1923 überlagerten sich für die unmittelbare Nachkriegszeit kennzeichnende Diskurse, welche die Ikonografie humanitärer Fotografien nachhaltig prägten. Das politische Klima in Europa und das Verhältnis zu Sowjetrußland im Besonderen schärfte das Bewusstsein von SRK und SKK für den Vermittlungsbedarf ihrer Spendenkampagnen über Fotografien und Film. In den Diskussionen um diese Bilder zeigt sich eine Gleichzeitigkeit, die offenbart, dass SRK und SKK zur Mobilisierung von Mitgefühl auf ältere Bildstrategien zurückgreifen konnten. So manifestierte sich der Zugriff auf den nackten Körper des Mädchens (Abb. 2) sowohl im Anknüpfen an die Tradition der Gräueltatenfotografie als auch in

der Imitation des medizinischen Blicks. Der Delegierte – Arzt oder Ingenieur – wurde zu einem wichtigen Akteur, gerade weil er sich in der Funktion des Augenzeugen für die Vermittlung dieser neuen Medien qualifizierte.

In der spezifischen Bildwahl drückt sich aber auch das Selbstverständnis der beiden humanitären Organisationen aus. Indem das SRK den Bildtypus des leidenden Körpers favorisierte, drückte es aus, dass die Not wirklich bestand. Und dass dem Mädchen ein Arzt zur Seite gestellt war, bedeutete, dass das SRK genau die richtige Organisation war, um diese Not zu lindern – und zwar nach den neuesten wissenschaftlichen Standards. Die Fotografie der St. Galler Küche des SKK schlug in dieselbe Kerbe. Sie war der Beweis dafür, dass das Geld, das in St. Gallen für eine Küche gesammelt wurde, tatsächlich in der russischen Steppe angekommen war – eine logistische Meisterleistung, wie dem Betrachtenden aufgezeigt wird.

Gleichwohl blieb diese spendenstrategische Vermarktung von Elend nicht unhinterfragt. Der Chefarzt des SRK befand die Forderungen nach «grausigeren» Bildern für geschmacklos und rapportierte nach Bern: «Schliesslich soll unsere Arbeit keine A.G. sein, kein Kinounternehmen und wenn man unseren Worten weniger Glauben schenkt, als zusammengestellten Theateraufführungen, so wäre es viel besser, die ganze Aktion einzustellen und uns nicht als dumme Auguste auf der Arena herumtummeln zu lassen.»⁵¹ Dies hielt das SRK jedoch nicht davon ab, ebenso «drastische» Bilder in seiner Zeitschrift *Das Rote Kreuz* zu drucken. Angesichts der politischen Umstände sahen die Akteure eine entkontextualisierte, entindividualisierte Erzählung von Leid als unumgebar an.

Anmerkungen

- 1 Der vorliegende Artikel basiert auf den Resultaten meiner Masterarbeit: Rhea Rieben, *Die Hungersnot im Fokus. Die Bildstrategien des Schweizerischen Roten Kreuzes und des Schweizer Kinderhilfsskomitees zur Hungersnot in Russland 1921–1923*, Masterarbeit, Basel 2017.
- 2 Zu den sowjetischen Massnahmen vgl. Charles M. Edmondson, «The Politics of Hunger. The Soviet Response to Famine, 1921», *Soviet Studies* 29/4 (1977), 506–518.
- 3 Bruno Cabanes, *The Great War and the Origins of Humanitarianism, 1918–1924*, Cambridge 2014, 204.
- 4 Bertrand M. Patenaude, *The Big Show in Bololand. The American Relief Expedition to Soviet Russia in the Famine of 1921*, Stanford 2002, 8.
- 5 Marin Coudreau, «Le Comité international de secours à la Russie, l'action Nansen et les bolcheviks (1921–1924)», *Relations internationales* 151/6 (2012), 49–61.
- 6 Im Unterschied zu den erwähnten Hilfsorganisationen verstand sich die *Internationale Arbeiterhilfe* (IAH) von Willi Münzenberg explizit als politisch und leistete von Beginn an auch Wirtschaftshilfe. Vgl. dazu Kasper Braskén, *The International Workers' Relief, Communism, and Transnational Solidarity. Willi Münzenberg in Weimar Germany*, Hampshire 2015, insbesondere Kapitel 2 «Awakening International Solidarity, 1921» und Kapitel 3 «Reimagining International Solidarity, 1922–1923».

- 7 Sergueï Adamets, *Guerre civile et famine en Russie. Le pouvoir bolchevique et la population face à la catastrophe démographique 1917–1923*, Paris 2003, 174.
- 8 *Das Rote Kreuz. Offizielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militärsanitätsvereins und des Samariterbundes* 20 (15. 10. 1921), 256.
- 9 Francesca Piana, «Photography, Cinema, and the Quest for Influence. The International Committee of the Red Cross in the Wake of the First World War», in Heide Fehrenbach, Davide Rodogno, *Humanitarian Photography. A History*, Cambridge 2015, 140–164, hier 143.
- 10 Propaganda ist ein Quellenbegriff und wird hier analog zum damaligen Verständnis im Sinne von Werbung verwendet.
- 11 Enrico Natale, «Quand l’humanitaire commençait à faire son cinéma. Les films du CICR des années 20», *RICR* 86/854 (Juin 2004), 415–438, hier 432.
- 12 Roland Cosandey, «Eloquence du visible. La famine en Russie 1921–1923. Une filmographie documentée», in *Archives. Institut Jean Vigo, Perpignan* 75–76 (Juin 1998), 5, 13.
- 13 Staatsarchiv des Kantons Bern (im Folgenden StKB), V SSVK/FI 150, «Publikationen des Schweizerischen Schul- und Volkskinos (Cinéma scolaire et populaire suisse)», 1921–1941, hier *Die Entwicklung des Schweizer Schul- & Volkskino von 1921–1934. Referat gehalten an der Sitzung des Leitungsausschusses Mittwoch, den 27. Februar 1935, von M. R. Hartmann*, 13.
- 14 Schweizerisches Bundesarchiv (im Folgenden SBA), J2.55#1995/125#80*, 223.2, «Korrespondenz der Russischen Delegation», 1921–1923, 18. 9. 1922.
- 15 Piana (wie Anm. 9), 147.
- 16 StKB, V SSVK/FI 9, «Jahresberichte des Schweizerischen Schul- und Volkskinos (Cinéma scolaire et populaire suisse)», 1921–1941, hier *Schweizer Schul- und Volkskino Bern. Bericht über die Geschäftsperiode vom 14. Juni 1921 bis 20. November 1922*, 9; SBA, J2.55#1995/125#81*, 223.2, «Korrespondenz mit der Russland-Mission», 1922–1923, 15. 2. 1923.
- 17 Linda Mahood, *Feminism and Voluntary Action. Eglantyne Jebb and Save the Children 1876–1928*, New York 2009, 177.
- 18 SBA, J2.55#1995/125#81*, 223.2, «Korrespondenz mit der Russland-Mission», 1922–1923, 6. 9. 1922.
- 19 SBA, J2.55#1995/125#81*, 223.2, «Korrespondenz mit der Russland-Mission», 1922–1923, 16. 1. 1923, 2.
- 20 Dennis Kennedy, «Selling the Distant Other: Humanitarianism and Imagery. Ethical Dilemmas of Humanitarian Action», *The Journal of Humanitarian Assistance* (2009), <https://sites.tufts.edu/jha/archives/411> (11. 5. 2020).
- 21 David Campbell, «The Iconography of Famine», in Geoffrey Batchen et al. (Hg.), *Picturing Atrocity. Reading Photographs in Crisis*, London 2012, 79–91.
- 22 Heide Fehrenbach, Davide Rodogno, «Introduction. The Morality of Sight. Humanitarian Photography in History», in dies. (Hg.), *Humanitarian Photography. A History*, Cambridge 2015, 1–21, hier 6.
- 23 Heide Fehrenbach, «Children and Other Civilians. Photography and the Politics of Humanitarian Image-Making», in dies., Davide Rodogno (Hg.), *Humanitarian Photography. A History*, Cambridge 2015, 165–199, hier 169.
- 24 Susan Sontag, *Das Leiden anderer betrachten*, München 2003, 30.
- 25 Christina Twomey, «Framing Atrocity. Photography and Humanitarianism», in Heide Fehrenbach, Davide Rodogno (Hg.), *Humanitarian Photography. A History*, Cambridge 2015, 47–63.
- 26 Friederike Kind-Kovács, «The Great War, the Child’s Body and the American Red Cross», *European Review of History – Revue européenne d’histoire* 23/1–2 (2016), 33–62, hier 40.
- 27 Cabanes (wie Anm. 3), hier Kapitel 5 «Humanitarianism Old and new. Eglantyne Jebb and Children’s Right», 248–299; Fehrenbach (wie Anm. 23).
- 28 Kind-Kovács (wie Anm. 26), 36.
- 29 Fehrenbach, Rodogno (wie Anm. 22), 6.
- 30 Fehrenbach (wie Anm. 23) 165.
- 31 Kind-Kovács (wie Anm. 26), 34.

- 32 SBA, J2.55#1995/125#78*, 223.2, «Russland-Delegation, Contrats Croix-Rouge – Nansen», 1922, hier *Annexe H, Rapport d'ensemble de l'Union internationale de secours aux enfants*.
- 33 Jean-François Fayet, *VOKS. Le laboratoire helvétique. Histoire de la diplomatie culturelle soviétique durant l'entre-deux-guerres*, Chêne-Bourg 2014.
- 34 Annetta Caratsch, Michel Caillat, «L'assassinat de Vorovsky et le procès Conradi», in Michel Caillat et al. (Hg.), *Histoire(s) de l'anticommunisme en Suisse. Geschichte(n) des Antikommunismus in der Schweiz*, Zürich 2009, 109–130.
- 35 Dr. H. Sch., «Hungersnot in Russland», *Das Rote Kreuz* 16 (15. 8. 1921), 211.
- 36 Adamets (wie Anm. 7), 143. Je nach konsultierter Literatur variieren die Zahlen stark. Patenaude spricht von 35 Millionen Betroffenen, vgl. Patenaude (wie Anm. 4).
- 37 Zum Begriff Kriegskommunismus vgl. Jörn Happel, Adrian Hofer, «Glossar», in Heiko Haumann (Hg.), *Die Russische Revolution 1917*, Köln 2016, 194, 196 f.
- 38 Diese grosse Spannweite kommt zustande, je nachdem, ob nur die Jahre 1921/22 oder auch das Jahr 1923 zur Hungersnot dazugezählt werden und ob nur die direkten Hungeropfer gezählt werden oder auch diejenigen, welche an den Epidemien starben. Vgl. Patenaude (wie Anm. 4), 197 f.; Cormac Ó Gráda, *Famine. A Short History*, Princeton 2009, 23 f.; Kenneth F. Kiple, Kriemhild Conneè Ornelas (Hg.), *The Cambridge World History of Food*, Bd. 2, Cambridge 2000, 1412. Die Frage nach den tatsächlichen Betroffenen- und Opferzahlen stand bereits während der Hungersnot zur Diskussion. Aus dem antikommunistischen Lager kamen heftige Zweifel, ob das Ausmass der Hungersnot von den Bol'sheviki nicht deutlich übertrieben worden sei. Vgl. dazu Rodney Breen, «Saving Enemy Children. Save the Children's Russian Relief Operation 1921–23», *Disasters. The Journal of Disaster Studies and Management* 18/3 (1994), 221–236, hier 234 f.
- 39 Dr. H. Sch., «Spitalexpedition des Schweizerischen Roten Kreuzes», *Das Rote Kreuz* 5 (1. 3. 1922), 62.
- 40 «Hungernde Kinder und die Spitalexpedition des Schweizerischen Roten Kreuzes nach Russland», *Das Rote Kreuz* 1 (1. 1. 1922), 3.
- 41 Zentralbureau Bern (Hg.), *Bulletin des Schweizer Kinderhilfskomitee. Unter dem Patronat des Schweiz. Bundesrates* 2 (Anfang Juni 1922), 2.
- 42 Zentralbureau Bern (Hg.), *Bulletin des Schweizer Kinderhilfskomitee. Unter dem Patronat des Schweiz. Bundesrates* 3 (September 1922), 22.
- 43 Zentralbureau (wie Anm. 42), 26 f.
- 44 Piana (wie Anm. 9), 150, 152.
- 45 Paul Weindling, «From Sentiment to Science. Children's Relief Organisations and the Problem of Malnutrition in Inter-War Europe», *Disasters. The Journal of Disaster Studies and Management* 18/3 (1994), 203–212, hier 204.
- 46 James Vernon, *Hunger. A Modern History*, Cambridge 2007, 89 f., 94.
- 47 Valérie Gorin, ««Millions of children in deadly peril». Utilisation des photographies d'enfants affamés par le *Save the Children Fund* pendant l'entre-deux-guerres», in Angela Müller, Felix Rauh (Hg.), *Wahrnehmung und mediale Inszenierung von Hunger im 20. Jahrhundert. Perceptions et mises en scène médiatiques de la famine aux XX^e siècle*, Basel 2014, 95–112, hier 103.
- 48 Piana (wie Anm. 9), 152.
- 49 Fehrenbach, Rodogno (wie Anm. 22), 6.
- 50 Wie Anm. 40.
- 51 SBA, J2.15-02#1969/7#114*, A.2, «Russland, Rapporte», 1922/23, 8. 9. 1922, 16.

Bewegte Quellen festhalten

Wie wird in Zukunft auf digital verfügbare audiovisuelle Quellen verwiesen?

Lucas Federer, Moritz Mähr

Für zeithistorische Untersuchungen der Schweizer Geschichte ist es in vielen Fällen äusserst gewinnbringend, auf audiovisuelle Quellen zurückzugreifen. Dabei sticht nicht nur der sensorische Reichtum der audiovisuellen Medien heraus; sie ermöglichen uns auch qualitativ einzigartige Einblicke in den massenmedial vermittelten Diskurs über weite Strecken des 20. Jahrhunderts.

Politische Diskurse flimmern über die Mattscheibe

Mit der flächendeckenden Verkabelung der Schweiz in den 1950er- und 60er-Jahren gewann das Fernsehen an Bedeutung für den politischen Diskurs. Gerade in den Anfängen war das Fernsehen eng an staatliche Strukturen geknüpft, die zum einen die Rahmenbedingungen vorgaben, zum anderen das Medium aber auch nutzten, um mit der Bevölkerung zu kommunizieren.

Ab 1958 strahlte die Schweizerische Rundspruchgesellschaft (SRG) regelmässig Informationssendungen in deutscher, französischer und italienischer Sprache aus. 1960 wurde sie aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Mediums Fernsehen neben dem Radio zur Schweizerischen Radio- und Fernsehgesellschaft umbenannt. Mit der SRG-Konzession von 1964 legte der Bundesrat ein nationales Fernsehmonopol und einen Informations-, Bildungs- und Unterhaltungsauftrag für die gebührenfinanzierte Institution fest. Zwei Jahrzehnte lang waren die Fernsehsender der SRG die einzige audiovisuelle Bezugsquelle politischer Information in der Schweiz. Erst mit dem Aufkommen des Satellitenfernsehens Ende der 1970er-Jahre und der Liberalisierung des Rundfunkmarktes 1983 wurde die Monopolsituation aufgehoben. Trotzdem gehören die Sender der SRG nach wie vor zu den wichtigsten Leitmedien der Schweiz und sie prägen die Meinungsbildung bis heute.¹

Wenn wir uns in schriftlichen Beiträgen zur historischen Forschung auf audiovisuelle Quellen beziehen wollen, gehen wir bislang wie folgt vor. Geleitet von der bewährten Methode der dichten Beschreibung charakterisieren wir die Quelle in schriftlicher Form. Dabei sind wir gezwungen, die Quelle auf diejenigen Aspekte

zu (ver)kürzen, die für das Verständnis des Textes am relevantesten erscheinen und die sprachlich erfasst werden können. Falls wir über die Nutzungsrechte am Bild verfügen, illustrieren wir den Text mit einem Standbild.

Dieses Verfahren ist defizitär. Aus praktischen Gründen wird die audiovisuelle Quelle in den allermeisten Fällen auf wenig mehr als den gesprochenen Text heruntergebrochen und dieser wie eine schriftliche Quelle zitiert. Falls auch Ebenen wie Sprachgebrauch, Kameraführung und Schnittfolgen in die dichte Beschreibung einfließen, so benötigt diese viel Zeit in der Herstellung und viel Platz im finalen Text. Lange deskriptive Passagen, um beispielsweise Intonation oder Sprachgebrauch in einer audiovisuellen Quelle einzufangen, fordern jedoch nicht nur die Geduld der Leserin und des Lesers heraus, sondern lassen auch zentrale Argumente in den Hintergrund rücken. Deshalb wird audiovisuellen Quellen in vielen historischen Werken eine Rolle zugewiesen, die dem Reichtum ihrer Medien nicht gerecht wird. Das ist nicht nur angesichts der Bedeutung dieser Zeitzeugnisse für die politische Meinungsbildung in der Schweiz bedauerlich.

Die audiovisuelle Quelle weist über den Text hinaus

Dabei wären die Voraussetzungen zum Einbezug audiovisueller Quellen in historische Publikationen mittlerweile sehr gut. Dank digitaler Findmittel und Onlinearchiven sind audiovisuelle Quellen in den letzten Jahren wesentlich leichter zugänglich geworden und könnten direkt in die Publikationen integriert werden. Damit wäre es möglich, der Mehrdimensionalität audiovisueller Quellen gerecht zu werden und diese für die historische Arbeit fruchtbar zu machen.

Wir möchten das anhand eines kurzen historischen Beispiels aus unserer Forschung illustrieren. 1964 verhandelte Italien das «Auswanderungsabkommen» mit der Schweiz von 1948 neu. Da die Wirtschaft auf Fachkräfte aus Italien angewiesen war, machte der Bundesrat in den Verhandlungen Konzessionen im Bereich des Niederlassungsrechts und des Familiennachzugs. Die Gruppierung «Nationale Aktion gegen die Überfremdung von Volk und Heimat» hielt diese Konzessionen für zu weitreichend und begann daraufhin mit der Unterschriftensammlung für eine Volksinitiative zur Beschränkung der Einwanderung, die erste «Überfremdungsinitiative». Der Bundesrat war überzeugt, dass die Folgen der Volksinitiative bei einer allfälligen Annahme der Wirtschaft schaden würden und reagierte öffentlichkeitswirksam mit Beschränkungsmaßnahmen. Teil dieser Massnahmen, die am 19. Januar 1965 beschlossen worden waren, war ein Einreiseverbot für Ausländer*innen, die keine «Zusicherung der Aufenthaltsbewilligung» vorlegen konnten.²

Abb. 1: Über eine als QR-Code dargestellte URL ist die audiovisuelle Quelle mit einer Smartphone-Kamera unkompliziert aufrufbar und ergänzt damit den Text. Der QR-Code wurde mittels *QArt.js* erstellt.



Uns interessiert nun vor allem, wie diese Massnahme der in- und ausländischen Bevölkerung kommuniziert wurde. Wie bereits erwähnt, verweist die Literatur zur Migrations- und Technologiegeschichte auf die Bedeutung der Massenmedien Radio und Fernsehen für die 1960er-Jahre. Wir greifen deshalb auf die Videosuche von Google zurück und suchen naiv nach «Einwanderung 1965». Das erste Ergebnis führt uns zum Onlinearchiv von SRF. Das Video trägt den Titel «Stop der Spontan-Einwanderung».³ Es ist ein Ausschnitt von 7:40 Minuten Länge aus einer Sendung des Regionalmagazins «Antenne», die am 20. Januar 1965 um 19 Uhr ausgestrahlt wurde. Dem Video ist eine Beschreibung beigefügt: «Schweiz: Interview Elmar Mäder, Chef Fremdenpolizei, zu den neuen gesetzlichen Auflagen für Fremdarbeiter». Es wird auch auf eine Beschreibung des Sendeformats verwiesen.⁴

Wir schauen uns die Quelle an. Für unsere Fragestellung sind wir auf einen sehr interessanten Sendungsausschnitt gestossen. Über den QR-Code in Abbildung 1 oder die URL <https://srf.ch/play/tv/redirect/detail/44119ab7-4326-4e62-9ec0-3df2d78a7e45> ist er direkt abrufbar. Es handelt sich um ein Interview mit Elmar Mäder, dem Direktor der eidgenössischen Fremdenpolizei. Das Interview wird von einem Moderator des Schweizer Fernsehens im Büro des Direktors der Fremdenpolizei auf Schweizerdeutsch gehalten. Der Moderator befindet sich ebenfalls im Bereich der Porträteinstellung. In der Minute 5:31 gibt es einen Schnitt. Guido Solari, ein hoher Beamter der Fremdenpolizei, spricht italienisch. Er gibt eine «Gesprächszusammenfassung» für die «italienischen Zuschauer».

Vom Computer aus die Vergangenheit erforschen

In einem nächsten Schritt ordnen wir die Quelle ein. Um sie uns in ihren unterschiedlichen Dimensionen und ihrer historischen Einbettung zu erschliessen, greifen wir auf verschiedene digitale Findmittel zurück. Mit der Metasuch-

maschine histHub finden wir Personeneinträge der beiden Verwaltungsmitarbeiter Guido Solari und Elmar Mäder. Der Hypertext verweist auf das *Historische Lexikon der Schweiz*, auf die Datenbank der Elitenforschung der Universität Lausanne und auf die Sammlung Diplomatischer Dokumente. Wir folgen den Verweisen, bestellen Archivalien im Bundesarchiv Bern und Bücher über Swissbib. Dieser hypertextuelle Zugang erleichtert uns den hermeneutischen Prozess und ermöglicht uns in kurzer Zeit eine umfassende Quellenkritik und damit eine Bewertung der Quelle und ihres Inhalts.⁵

Nun können wir den Sendungsausschnitt deuten, insbesondere auch die «Zusammenfassung» für die «italienischen Zuschauer» der Sendung von Guido Solari. Er spricht direkt in die Kamera und fordert ab Minute 7:15 die in der Schweiz befindlichen Italiener*innen in einer einfach verständlichen Sprache auf, ihren Familien und Freunden die neuen Bestimmungen zu vermitteln: «[...] dite loro [vostri parenti e amici] di non entrare in Svizzera senza alcuna permesso.»

Als Begründung für die neuen Bestimmungen wird auf eine nicht weiter beschriebene untragbare Situation verwiesen, die durch die «spontane Einwanderung» entstanden sei. Viele der Arbeitsmigrant*innen seien mittellos und auf Sozialhilfe angewiesen oder arbeiteten illegal. Deshalb habe der Bundesrat reagieren müssen und den Grenzübertritt und den Aufenthalt für alle Italiener*innen ohne gültige Dokumente verboten. Im Beitrag unterschlägt Guido Solari die Tatsache, dass die Mehrheit der Arbeitsmigrant*innen weder illegal arbeiteten noch Sozialhilfe bezogen. Insbesondere die besonders mobilen Saisoniers, die sich nur während ihrer kurzen Arbeitseinsätze von drei bis neun Monaten in der Schweiz aufhalten durften, waren für den ersten und zweiten Sektor zu unabdingbaren Produktionsfaktoren geworden. Die Fremdenpolizei bediente sich in ihrer Sprache beim Argumentarium der rechtsnationalen Kreise und wies die Schuld für die Konsequenzen einer exzessiven Wachstumspolitik den Ausländer*innen zu.⁶

Die digitale Kopie der audiovisuellen Quelle in unserem Beispiel fügt sich in ein hypertextuelles, stark von digitalen Suchmaschinen geprägtes historisches Arbeiten ein. Wenn wir nun aber in einem historischen Fachtext auf diese Quelle inhaltlich Bezug nehmen wollten, wären wir gezwungen, eine dichte Beschreibung anzufertigen und alle Informationen, die uns als relevant zur Bewertung und Interpretation der Quelle erscheinen, in schriftlicher Form vorzulegen. Denn in den Geschichtswissenschaften wird bis heute, zumeist implizit, davon ausgegangen, dass die Leserin oder der Leser keinen direkten Zugang zur Quelle hat. Die regulative Idee – der geschlossene Text – mag für Quellen, die in einem schwer zugänglichen Archiv einer öffentlichkeitsscheuen Firma lagern, durchaus berechtigt sein. Aber für digital zugängliche audiovisuelle Quellen des Staatsfernsehens hat sie ihre Existenzberechtigung verloren. Analog zu den Quelleneditionen, wie

sie vorwiegend in der Mediävistik oder der Alten Geschichte Verwendung finden, möchten wir in unserer Beschreibung und Interpretation der Quelle davon ausgehen können, dass die Leserin oder der Leser die Quelle kennt oder sich zumindest während des Lesens damit vertraut machen konnte. So können wir auf nonverbale und medienspezifische Inhalte Bezug nehmen, ohne diese zuerst vollständig in Text übersetzen zu müssen. Die Quellenbeschreibung und -analyse kann dann auf diejenigen Ausschnitte fokussieren, die wir für die Interpretation der Quelle und die Beurteilung derselben als besonders wichtig erachten.⁷

Nur beständige Verweise sind brauchbare Verweise

Technische Lösungen zur Darstellung eines Verweises auf audiovisuelle Quellen gibt es bereits. Die URL kann in gedruckten Beiträgen als Klartext und als QR-Code enkodiert werden. In online erscheinenden Beiträgen können Verweise einfach als Links eingefügt werden. Es ist bei der obigen exemplarischen Beschreibung der historischen Arbeitsweise in Zeiten von online zugänglichen Suchmaschinen und Archivbeständen bereits klar geworden, dass heutzutage dem Nachgehen von Links und die hypertextuelle Bezugnahme zum Standardrepertoire jeder*r Historiker*in gehören.⁸

Aber selbst der QR-Code, der mittels Smartphone bequem abfotografiert und in die entsprechende URL umgewandelt werden kann, setzt voraus, dass auf etwas Beständiges verwiesen werden kann. Bei unserem historischen Beispiel hat der Verweis auf die Internetadresse des Onlinearchivs von SRF jedoch einige gewichtige Nachteile. Der Archivkontext, der beispielsweise über die Mediendatenbanken FARO und Memobase zur Verfügung steht, fehlt auf dieser Website gänzlich. Es gibt keinerlei Garantien, dass das Video in Zukunft verfügbar gehalten wird. Die URL kann zudem – wie zuletzt beim Rebranding der SRG von 2012 – ungültig werden. Das Video wird im für ein breites Publikum konzipierten Onlinearchiv von SRF zudem mit einem aktuellen Logo versehen, während das zeitgenössische Logo verschwindet. Damit entspricht die digitale Kopie unseres Fernsehbeitrags von der visuellen Komposition her nicht genau dem Original.⁹

Die Frage, ob wir künftig auf audiovisuelle Quellen wie auf eine Quellenedition Bezug nehmen können, betrifft in erster Linie nicht die Darstellung des Verweises, sondern seine Stabilität. Um diese langfristig garantieren zu können, müssen wir die Archive in die Pflicht nehmen. Sie müssen uns eine verlässliche Methode zur Verfügung stellen, um auf ihre online verfügbaren Inhalte Bezug nehmen zu können. Document Object Identifier (DOI) und Archival Resource Key (ARK) sind mögliche Wege, um für stabile Referenzen zu sorgen. DOI ist ein zentralistischer ISO-Standard analog der ISBN-Nummern, ARK werden dezentral von

den jeweiligen Institutionen vergeben. Für welche Technologie sich die Archive entscheiden, ist unerheblich, solange gewisse Garantien bezüglich der Beständigkeit der Verweise und des hinterlegten Materials gemacht werden. Mit beiden Standards lassen sich Verweise als gültige URL speichern und als QR-Codes oder im Klartext darstellen. Sie ermöglichen es uns so, direkt und nachhaltig auf audiovisuelle Quellen zu verweisen und sie den Leser*innen historischer Beiträge zugänglich zu machen. Zusammen mit den aktuellen Bemühungen verschiedener Archive, grössere Teile ihrer Archivbestände auch online verfügbar zu machen, könnte dies die Form historischer Fachtexte grundlegend verändern. Wir plädieren dafür, dass man künftig als Autor*in einer geschichtswissenschaftlichen Publikation davon ausgehen können sollte, dass die Leser*innen die zitierten Ausschnitte einer audiovisuellen Quelle während des Lesens anschauen/anhören und man auf diese Erfahrung im weiteren Verlauf des Textes Bezug nehmen darf. Dafür müssen jedoch den Forschenden die oben umschriebenen Mittel an die Hand gegeben werden, die eine verantwortungsvolle «hypertextuelle» Bezugnahme auf audiovisuelle Quellen erlauben.¹⁰

Strukturen für die Vermittlung audiovisueller Quellen fehlen

Wir hoffen, dass etablierte Gedächtnisinstitutionen mit audiovisuellen Quellenbestände in naher Zukunft stabile Verweise zur Verfügung stellen, sodass auch in vielen Jahren noch auf die referenzierten Quellen zugegriffen werden kann. Damit wäre die technische Grundlage gegeben, um die wissenschaftlichen Publikationen in den Geschichtswissenschaften den gängigen Arbeitsmethoden der Zeithistoriker*innen anzugleichen.¹¹

Die Verantwortung der Gedächtnisinstitutionen erschöpft sich jedoch nicht darin, eine technische Infrastruktur für stabile Referenzen zur Verfügung zu stellen. Wir Forscher*innen sind (weiterhin) darauf angewiesen, dass Expert*innen aus den Archiv- und Informationswissenschaften auch bei den weniger «traditionellen» Quellengattungen eine Triage vornehmen, eine Ordnung erzeugen, Metadaten hinzufügen und die Quellen zugänglich machen. Dabei gilt es, das Verweissystem für audiovisuelle Quellen so zu stabilisieren, dass eine hypertextuelle Bezugnahme möglich wird.¹²

Noch offen ist, wie mit audiovisuellen Quellen aus unsicherem oder unklarem Ursprung umgegangen werden soll. So werden beispielsweise Youtube-Videos oder Beiträge auf sozialen Netzwerken zukünftig auch für die historische Forschung an Bedeutung gewinnen. Ihre langfristige Speicherung und die Herstellung stabiler Verweise sind aber bislang ungelöste Probleme. Analog der WaybackMachine von Archive.org, in der über 400 Milliarden Webpages lang-

zeitarchiviert werden, braucht es öffentlich gestützte Institutionen wie Bibliotheken und Archive, die sich der Archivierung von solchem audiovisuellen Material annehmen. Denn künftig werden Zeithistoriker*innen nicht nur mit Digitalisaten von analogen Archivalien historisch arbeiten, sondern auch mit *digital born* Quellen aus dem Internet.¹³

Wir Historiker*innen müssen uns mit diesem Thema befassen und mit den Archiven in einen Dialog treten. Wenn die Archive ihre audiovisuellen Bestände im Internet so zugänglich machen, dass wir uns auf beständige Verweise und umfangreiche Metadaten verlassen können, werden diese Quellen auch einem historisch interessierten Publikum vermittelt werden.

Anmerkungen

- 1 Theo Mäusli, Andreas Steigmeier, Sarah-Haye Aziz (Hg.), *Radio und Fernsehen in der Schweiz. Geschichte der Schweizerischen Radio- und Fernsehgesellschaft SRG 1958–1983*, Baden 2006. Vgl. zudem Bundesamt für Kommunikation (BAKOM): Medienmonitor Schweiz, 21. 1. 2020, www.bakom.admin.ch/bakom/de/home/elektronische-medien/studien/medienmonitor-schweiz-2017.html (26. 3. 2020).
- 2 André Holenstein, Patrick Kury, Kristina Schulz, *Schweizer Migrationsgeschichte. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Baden 2018, 307–328.
- 3 Stop der Spontan-Einwanderung, Antenne, 7 m 40 s, Schweizer Radio und Fernsehen, Bern, 20. 1. 1965, www.srf.ch/play/tv/antenne/video/stop-der-spontan-einwanderung?id=44119ab7-4326-4e62-9ec0-3df2d78a7e45 (1. 8. 2020).
- 4 Die intransparenten und personalisierten Suchergebnisse von Google stellen Historiker*innen nicht nur wegen der ökonomischen Interessen des Technologiekonzerns vor epistemische Probleme, siehe Peter Haber, «Google-Syndrom». Phantasmagorien des historischen Allwissens im World Wide Web», in Andreas B. Kilcher et al. (Hg.), *Digital humanities* (Nach Feierabend 9), Zürich 2013, 175–189. Vgl. dazu Google: einwanderung 1965 – Google Search, Suchmaschine, Suchresultate, www.google.com/search?q=einwanderung+1965&tbm=vid (30. 3. 2020); Stop der Spontan-Einwanderung, Antenne, 7 m 40 s, Schweizer Radio und Fernsehen, Bern, 20. 1. 1965, www.srf.ch/play/tv/antenne/video/stop-der-spontan-einwanderung?id=44119ab7-4326-4e62-9ec0-3df2d78a7e45 (1. 8. 2020); SRF, Antenne, Play SRF, www.srf.ch/play/tv/sendung/antenne?id=ee971373-9468-47c6-bc67-085fccb6fd16 (30. 3. 2020).
- 5 HistHub ist eine Forschungsplattform, die verschiedene Datenquellen wie das *Historische Lexikon der Schweiz*, die Ortsnamen der Schweiz und andere Bestände vernetzt und zugänglich macht: histHub, 2020, <https://histhub.ch> (30. 3. 2020); Historisches Lexikon der Schweiz: Schweizer Geschichte, 2020, <https://hls-dhs-dss.ch> (30. 3. 2020); Observatoire des élites suisses: Base de données sur les Élités suisses au XX^e siècle, 2020, www2.unil.ch/elitessuisses (30. 3. 2020); Diplomatische Dokumente der Schweiz: dodis.ch, 2020, www.dodis.ch (30. 3. 2020); Bundesarchiv: Online-Zugang, 2020, www.recherche.bar.admin.ch/recherche/#/de/suche/einfach (30. 3. 2020); Swissbib: Suche, Bibliothek, Dokumentation, Archiv, 2020, www.swissbib.ch (30. 3. 2020).
- 6 Damir Skenderovic, Gianni D’Amato (Hg.), *Mit dem Fremden politisieren. Rechtspopulistische Parteien und Migrationspolitik in der Schweiz seit den 1960er Jahren*, Zürich 2008; Nelly Valangiacomo, «Migration in Swiss Broadcasting (1960s–1970s). Players, Policies, Representations», in Barbara Lüthi, Damir Skenderovic (Hg.), *Switzerland and Migration. Historical and Current Perspectives on a Changing Landscape*, Cham 2019, 123–140.
- 7 Zur Medialität von audiovisuellen Quellen und zu ihren Produktionsbedingungen gibt es be-

- reits eine reiche internationale und schweizerische Diskussion, vgl. etwa Helen Wheatley (Hg.), *Re-Viewing Television History. Critical Issues in Television Historiography*, London 2007; John Thornton Caldwell, *Production Culture. Industrial Reflexivity and Critical Practice in Film and Television*, Durham 2008; Kurt Deggeller (Hg.), *L'audiovisuel. Source ou illustration?*, Baden 2010; Leif Kramp, *Gedächtnismaschine Fernsehen*, Berlin 2011, sowie Vicki Mayer, *Below the Line. Producers and Production Studies in the New Television Economy*, Durham 2011.
- 8 Die Technologie «Quick Response Codes» (QR-Codes) ist im Standard ISO/IEC 18004:2006 beschrieben und repräsentiert arbiträren Text als genau definierte Grafik. Sie kann kostenlos genutzt werden und steht bei vielen Gedächtnisinstitutionen im Einsatz.
 - 9 Pascal Föhr, *Historische Quellenkritik im digitalen Zeitalter*, Dissertation, Universität Basel, Basel 2018, <https://doi.org/10.5451/unibas-006805169> (2. 1. 2019).
 - 10 Peter Haber, *Digital Past. Geschichtswissenschaft im digitalen Zeitalter*, München 2011; Ted Underwood, «Theorizing Research Practices We Forgot to Theorize Twenty Years Ago», *Representations* 1/127 (2014), 64–72, <https://doi.org/10.1525/rep.2014.127.1.64> (6. 11. 2019).
 - 11 Kiran Klaus Patel, «Zeitgeschichte im digitalen Zeitalter. Neue und alte Herausforderungen», *Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte* 3/5 (2011), 331–351, <https://doi.org/10.1524/vfzg.2011.0019> (15. 4. 2020).
 - 12 Arlette Farge, Natalie Zemon Davis, *The Allure of the Archives*, New Haven 2013.
 - 13 Zum Potenzial und zu den Schwierigkeiten der Way-Back-Machine für die historische Forschung siehe Anat Ben-David, Adam Amram, «The Internet Archive and the socio-technical construction of historical facts», *Internet Histories* 1–2/2 (2018), 179–201, <https://doi.org/10.1080/24701475.2018.1455412> (15. 4. 2020); Niels Brügger, *The archived web. Doing history in the digital age*, Cambridge, Massachusetts 2018; Zur Archivierung digitaler Quellen vgl. Roy Rosenzweig, «Scarcity or Abundance? Preserving the Past in a Digital Era», *The American Historical Review* 108/3 (2003), 735–762, <https://doi.org/10.1086/529596> (15. 4. 2020); Ian Milligan, *History in the Age of Abundance? How the Web is Transforming Historical Research*, Montreal 2019.

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 Metho-

den. 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 Verkehrssystem 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 verdeutlicht, dass viele Menschen den Lebensmittelpunkt im Laufe ihres Lebens mehrfach wechselten und ihre Migrationsentscheide auch vor dem Hintergrund vergangener Mobilitätserfahrungen fielen. 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 Linie 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 leistungswerte 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 «kentaureischen 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 unauflösbaren Verbindung von Geschichte und Natur.

«wichtigsten Leitfossilien» (359) der unauflösbaren Verbindung von Geschichte und Natur.

Hans-Ulrich Schiedt (Horgen)

Anne Conchon, Laurence Montel, Céline Regnard (dir.)
Policer les mobilités
 Europe, États-Unis, XVIII^e–XXI^e 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 18^e–19^e 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 XXI^e 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 XVIII^e 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 XVIII^e 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 XX^e 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, motocyclottes, 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 XX^e 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 aéroports 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 XVIII^e 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 XX^e 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 déniaut 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 résumant 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 Automobilm
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 Automobilm* 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 Autogesichte 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 schwe-reichen 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. Andererseits 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 Affordanzkonzept 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 Af-

fordanzekonzepts für die Mobilitätsgeschichte wird in *Atlantic Automobilmism* 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 Automobilmismus 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 Automobilmism* 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 XX^e 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 XX^e 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 sociaux 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 en-

traînent 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 Absatzzahlen, 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 Gewichtszunahme 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 Auto-lobby 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 Proble-

men. 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 Waldsterbende-Debatte.

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-

schichtwissenschaft 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 Ausbautetappe 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 Nachfolgesellschaft 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, je-teuse 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)

Allgemeine Buchbesprechungen

Comptes rendus généraux

Franziska Hupfer **Das Wetter der Nation** Meteorologie, Klimatologie und der schweizerische Bundesstaat, 1860–1914

(Interferenzen. Studien zur Kulturgeschichte der Technik 27) Zürich, Chronos, 2019, 377 S., Fr. 48.–

Was waren die Anfänge von Meteorologie in der Schweiz und wie kam die Wetterstation auf den Säntis? Diesen und ähnlichen Fragen ging Franziska Hupfer in ihrer 2017 an der ETH Zürich eingereichten und 2019 bei Chronos erschienenen Dissertation nach. Über den Untersuchungszeitraum von gut 50 Jahren, von 1860 bis zum Ersten Weltkrieg, zeichnet die Autorin die Geschichte der nationalen, institutionellen Meteorologie und Klimatologie nach. Sie analysiert die Anfänge des schweizweiten meteorologischen Beobachtungsnetzes durch die damit vom Bund beauftragte und subventionierte Schweizerische Naturforschende Gesellschaft ebenso wie die Gründung der Meteorologischen Zentralanstalt und ihre Eingliederung in die Bundesverwaltung. Das reich bebilderte Buch ist in drei Teile gegliedert. Im ersten Teil widmet sich Hupfer der Schaffung neuer Strukturen für die Meteorologie und ihrer zunehmenden Verflechtung mit staatlichen Institutionen. Die Autorin stellt die Beweggründe des Bundes dar, sich überhaupt mit Meteorologie und Klimatologie zu befassen, und zeigt die schweizerische Entwicklung im internationalen Vergleich auf. 1862 stellte die Schweizerische Naturforschende Gesellschaft ein Netz von 88 zumeist ehrenamtlichen Beobachtern zusammen, die meteorologische Tabellen und Berichte an die von der Gesellschaft

betriebene Meteorologische Zentralanstalt schickten. Dafür mussten allgemein gültige Standards festgelegt sowie Messinstrumente angeschafft und geeicht werden. Die Tabellen und Berichte wurden dann von der Gesellschaft bearbeitet und homogenisiert, bevor sie in den entsprechenden Jahrbüchern einer interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurden. Ziel dieser Sammlung war zunächst eine Bestandsaufnahme des meteorologischen Geschehens in der Schweiz. Besonders (auch internationales) Interesse weckten dabei die atmosphärischen Zustände in und über den Alpen, insbesondere der Einfluss des Gebirges auf den Witterungsverlauf, wodurch es zur Gründung und zum späteren Ausbau der Wetterstation auf dem Säntis kam. Mit der Überführung der Meteorologischen Zentralanstalt und des Beobachtungsnetzes in die Bundesverwaltung kamen zu Beginn der 1880er-Jahre mit dem aktuellen Wetterbericht und den Wetterprognosen neue Aufgaben dazu.

Ein zentrales Thema der Untersuchung stellt im Weiteren die Finanzierung der verschiedenen Aufgaben und Unternehmungen der Meteorologischen Zentralanstalt sowie die Wahl von deren Standort dar. Hupfer geht zudem auf die Personen ein, die massgeblich an der Gestaltung dieser Institution beteiligt waren, sei es als anerkannte leitende Wissenschaftler oder als freiwillige Beobachter, unter denen Lehrer, Geistliche, Ärzte und Apotheker, aber auch Gastwirte, Uhrmacher und Kaufleute – und mit der Zeit nicht nur Männer, sondern auch eine beachtliche Anzahl Frauen – waren. In einem weiteren Kapitel beschreibt die Autorin die in-

ternationalen Vernetzungen der Zentralanstalt und ihrer Akteure sowie gemeinsame grenzüberschreitende Projekte.

Der zweite Teil des Buches befasst sich mit dem wissenschaftlichen Erkenntnisinteresse und der Datenproduktion, bei der zunächst das Sammeln von Beobachtungen in den verschiedenen Messstationen im Vordergrund stand. Ziel war es dabei, Mittelwerte verschiedener meteorologischer Grössen zu eruiieren und dadurch Gesetzmässigkeiten ableiten zu können. Hupfer beschreibt etwa, wie mit Eifer untersucht wurde, ob sich hinter den Bauernregeln und dem Volksglauben um die Eisheiligen eine statistische Häufung von Kälteeinbrüchen verbarg. Produkt dieser Bestandsaufnahme war das vom damaligen Direktor der Meteorologischen Zentralanstalt, Robert Billwiller (1849–1905), zusammengestellte Werk «Grundzüge einer Klimatologie der Schweiz», das eigentlich schon in den 1880er-Jahren hätte veröffentlicht werden sollen und aus verschiedenen Gründen erst posthum 1909 unter dem Titel «Das Klima der Schweiz» erschien. Hupfer analysiert dann die Errichtung der Wetterstation auf dem Säntis, deren Ausbau und Infrastruktur sowie den Einsatz von Wetterballons, um Beobachtungen in grossen Höhen anstellen zu können. Ein weiteres Standbein der Meteorologischen Zentralanstalt stellte die Beobachtung und Vermessung von Alpengletschern dar, insbesondere des Rhonegletschers.

Im dritten Teil steht der praktische Nutzen der Tätigkeiten der Meteorologischen Zentralanstalt für die Bevölkerung im Zentrum, der neben der wissenschaftlichen Erkenntnis bereits seit den Anfängen grosses Gewicht hatte. Franziska Hupfer diskutiert in diesem Bereich insbesondere die Verwendung von Daten aus den Jahrbüchern der Zentralanstalt bei der Bewerbung von Kurorten, die sich auf «therapeutisches Klima» speziali-

siert haben. Weiter sollten die Daten der Zentralanstalt der Optimierung der Waldnutzung dienen, wobei auch der Einfluss des Waldes auf das Klima, insbesondere auf das Ausmass und die Häufigkeit von Überschwemmungen, untersucht werden sollte. In diesem Zusammenhang und bei der Evaluierung von bereits ausgeführten Gewässerkorrekturen und der Planung von neuen Projekten war die Erweiterung der Niederschlagsmessungen sehr wichtig. Der praktische Nutzen dabei sollte die Prävention von Überschwemmungen sein. Niederschlagsmessungen sollten aber auch Auskunft über die Nutzbarkeit von Gewässern für die Gewinnung von elektrischer Energie geben. Noch grösseres Potenzial der Daten sahen die Entscheidungsträger der Zentralanstalt indes für die Landwirtschaft. Ab den 1880er-Jahren veröffentlichte die Zentralanstalt neben den täglichen Wetterberichten und grossräumigen Wetterkarten auch Wetterprognosen. Die täglichen Prognosen konnten telegrafisch abonniert werden und waren später auch wöchentliche Beilage des Wetterberichts. Interessanterweise kamen die Prognosen erst auf Initiative des Bundesrates zustande, da einige Entscheidungsträger der Zentralanstalt diese zunächst für wenig wissenschaftlich hielten. Als letzter Punkt ist die Analyse von Hagelzügen, deren Prognose und der Einsatz von Wetterkanonen zu nennen. Die Hagelversicherungen nutzten die statistischen Angaben der Meteorologischen Zentralanstalt für die Berechnung ihrer Prämien. Mit ihrer Monografie ist Franziska Hupfer eine äusserst lesenswerte Geschichte der Meteorologie und Klimatologie im Schweizerischen Bundesstaat und ihrer amtlichen Institutionen gelungen. Hupfer präsentiert eine scharfsinnige Analyse der Verflechtungen von Wissenschaftlern, wissenschaftlichen Institutionen und staatlichen Behörden ebenso wie der Evolution von Forschungsschwerpunkten,

-methoden und -mitteln, die sie mit spannenden Details aus der Wissenschaftsgeschichte anreichert: etwa die erste Alpenüberquerung im Ballon oder die Umstellung von Berner Zeit auf Mitteleuropäische Zeit und die damit verbundenen (verzögerten) Veränderungen in den Beobachtungsstandards. Der Autorin könnte man einzig einige wenige Redundanzen vorwerfen, allerdings sind es wiederum diese, die es der LeserInnenschaft ermöglichen, auch einzelne Kapitel isoliert zu lesen. Das Buch wird zu Recht sicherlich weit über wissenschaftliche Fachkreise hinaus auf Interesse stossen.

Chantal Camenisch (Bern)

**Unabhängige Expertenkommission
Administrative Versorgungen (Hg.)
Organisierte Willkür
Administrative Versorgungen in der
Schweiz 1930–1981. Schlussbericht**

Zürich, Chronos, 2019, 400 S., Fr. 38.– (print) / Open Access (E-Book)

In der Schweiz wird Rechtsstaatlichkeit grossgeschrieben. Die moderne Schweiz, die mit der Bundesstaatsgründung von 1848 ihren institutionellen Grundriss erhielt, zeichnete sich allerdings durch einen notorisch schwachen Grundrechtsschutz aus. Im föderalistischen Flickenteppich schweizerischer Staatlichkeit, der auch eine freiheitsfördernde Wirkung hatte, entstanden so Räume für die Entrechtung von Menschen, die von einem arbeitsam-bürgerlichen Lebensstil abwichen und die von den Behörden als «liederlich», «arbeitscheu», «haltlos», «verwahrlost», «gefährlich» oder «unsittlich» eingestuft wurden. In grosser Zahl – für das 20. Jahrhundert sind es nach vorsichtigen Schätzungen mindestens 60 000 – gerieten sie in die Maschinerie einer «Administrativjustiz», welche die Gewalt-

teilung unterlief, Rechte von Menschen a priori negierte und sie wegspernte, in Arbeitskolonien, Armenanstalten, Erziehungsheime, Bezirksgefängnissen, psychiatrischen Kliniken und weiteren Anstalten, wo sie vielfach ausgebeutet, körperlicher und psychischer Gewalt ausgesetzt waren und sexuell missbraucht wurden.

Die grosse Mehrheit der anständig-arbeitsamen Schweiz schaute weg, die Behörden begegneten Klagen mit einem Schweigekartell und so stiess der Umgang mit den administrativ Versorgten über einen langen Zeitraum hinweg auf eine zumindest passive gesellschaftliche Akzeptanz. Erst der soziokulturelle Wandel und die 1968er-Bewegung schufen ein Bewusstsein für das Unrecht, das hier an Menschen vollzogen wurde. Nach der Ratifikation der Europäischen Menschenrechtskonvention durch die Schweiz im Jahre 1974 nahmen Reformprojekte Fahrt auf und 1981 wurden mit dem «Fürsorgerischen Freiheitsentzug» (FFE) schweizweit jene Minimalstandards implementiert, die das Regime fürsorgerischer Zwangsmassnahmen mit einer rechtsstaatlichen Verfassungskultur kompatibel machten.

In den 1980er-Jahren setzte hierzulande – parallel zur internationalen Entwicklung – eine politisch-wissenschaftliche Auseinandersetzung mit verschiedenen Formen vergangenen Unrechts ein. 2016 beauftragte der Bundesrat die Unabhängige Expertenkommission Administrative Versorgungen, die fürsorgerischen Zwangsmassnahmen im Zeitraum 1930 bis 1981 zu untersuchen, um die «Rehabilitation administrativ versorgter Menschen» (so der Titel des Bundesbeschlusses) zu unterstützen. 2019 legte die UEK den Schlussbericht des mit gegen 10 Millionen Franken dotierten, über 30 ForscherInnen beschäftigenden Forschungsprojekts vor. Das gegen 400 Seiten starke Buch ist aus einem kooperativen, transdisziplinären

und interuniversitären Arbeitsprozess hervorgegangen, deren Resultate von den drei Verlagshäusern Chronos (Zürich), Alphil (Neuenburg) und Casagrande (Lumino) in 9 Bänden mit insgesamt gegen 3500 Seiten publiziert wurden. Die Synthese (Band 10) wurde von einem fünfköpfigen AutorInnen-Team verfasst (Noemi Dissler, Urs Germann, Christel Gummy, Lorraine Odier und Laura Schneider). Es ist ein Überblickswerk, das hinsichtlich Thesenbildung und Aussagegehalt weit über eine Kompilation der Teilergebnisse hinausgeht und neben der dichten historischen Darstellung auch 14 Texte von ZeitzeugInnen sowie Empfehlungen der UEK enthält.

Der Schlussbericht behandelt drei Fragenkomplexe. In einem ersten geht es um Freiheitsentziehungen ausserhalb des Strafrechts, um das Einsperren von Menschen, die sich keine Straftaten zuschulden kommen liessen. Ein zweiter identifiziert die Faktoren, welche für die Dauerhaftigkeit des Systems der administrativen Versorgung verantwortlich waren. Der dritte Fokus gilt den Verarbeitungs- und Bewältigungsstrategien der Betroffenen: Wie sind sie in diese Zwangssituationen geraten, wie sind sie mit der «strukturellen Gewalt» dieses Systems umgegangen, wie haben sie sich zur Wehr gesetzt, welche Auswirkungen hatte der in vielen Fällen fortgesetzte Freiheitsentzug auf ihre Biografien?

Wichtig ist die Erkenntnis, dass es in der kantonale geklammerten «Anstaltslandschaft» mit 648 (Zwangs-)Versorgungseinrichtungen keinen Masterplan der Einsperrung der von Armut betroffenen Bevölkerung gab. Dennoch muss man von einem System sprechen, das behördliche Organisation und administrative Willkür auf desaströse Weise kombinierte. Böserartige Angriffe auf Einzelne, hilfloses Agieren fehleranfälliger Amtsträger, gesellschaftliches Hierarchiebewusstsein, kultureller Konformitätsdruck und soziale

Ungleichheit waren Aspekte einer Praxis, die nicht nur Missbrauch förderte, sondern in der ein «systemisches Unrechtspotenzial» steckte. Die «organisierte Willkür» – der Titel der Studie ist von Carl Albert Loosli (1877–1959), dem unentwegten Kritiker dieser Praktiken übernommen – verweist darauf, dass die «Unwägbarkeit» die «zentrale Logik des Systems» stützte, in dem soziale Marginalisierung, symbolische Stigmatisierung und faktische Entrechtung zusammenwirkten.

Eindrücklich wird die Klassenstruktur einer demokratischen Gesellschaft auf neue Weise sichtbar gemacht. Der Teufelskreis der Armut bestand darin, dass materielle Entbehrung und Sozialprobleme sowohl Ursache wie Auswirkung des rechtsstaatlichen «Ungeheuers» (Loosli) des Zwangsversorgungsrechts waren. Der «Klassencharakter dieser «Armenpolizei» war kein Geheimnis» und er reproduzierte das Problem sozialer Ungleichheit, statt es zu lösen. Dabei war die administrative Versorgung vor allem ein Sanktionsmittel gegen Männer, die vier Fünftel aller Fälle ausmachten. Frauen waren zwar von sozialer Ausgrenzung und Armut ebenso betroffen, doch geschlechtsspezifische Vorstellungen einer «nationalen Produktionsgemeinschaft» und eines «kompakten Gesellschaftskörpers» produzierten im Verbund mit männlichen Selbstverschuldungsvorwürfen für diesen eklatanten Genderbias.

Die Studie gibt dann auch eine überzeugende Antwort auf die Frage, ob es richtig sei, die im ausgehenden 20. Jahrhundert «wachsende Sensibilität gegenüber historischem Unrecht» und heute geltende Rechtsnormen auf die Vergangenheit zu projizieren. Die Studie wehrt sich gegen den Einwand, früher hätte das homogene Rechtsempfinden eines «Das machemer so i dä Schwiz» vorgeherrscht. Der retrospektive Blick fördert vielmehr über den

gesamten Untersuchungszeitraum hinweg eine konstante öffentliche Kritik am Versorgungsrecht zutage. Diese blieb jedoch über mehr als ein Jahrhundert hinweg marginal. Nichtsdestotrotz war vielstimmiger Zweifel an der Rechtmässigkeit und Brauchbarkeit des ganzen Versorgungsdispositivs vernehmbar und bereits in der Anfangsphase gab es Widerstand. Deshalb ist die Meinung, es seien damals angesichts des «Zeitgeistes» keine Alternativen denkbar gewesen, falsch. Konsequenterweise und mit grossem Erkenntnisgewinn stellen die AutorInnen die Frage nach politischen Entscheidungsprozessen und nach den Verantwortungsträgern.

An manchen Stellen würde man sich eine stärker ländervergleichende Sicht wünschen. Die Schweizzentrierung lässt sich damit erklären, dass die UEK von Anfang an darum bestrebt war, «die betroffenen Personen auf Augenhöhe in den Forschungsprozess einzubeziehen». In den Texten von Zeitzeuginnen und Zeitzeugen, welche etwa ein Achtel des Buchumfangs ausmachen, bricht verschiedentlich die ganze Wut und Trauer von Betroffenen durch, die sich keineswegs durchgängig als «Opfer» sehen. Es fallen hier Ausdrücke, die deutlich machen, dass der Aussöhnung mittels historischer Aufarbeitung Grenzen gesetzt sind. Es bleiben auch nach der Erstellung eines differenzierten Forschungsberichts emotionale Bruchlinien, die durch historische Wissensproduktion nicht zu kitten sind. Und es bleiben Leerstellen im Gedächtnis. Diese werden auch durch Schamgefühle verursacht. Es wurde den Betroffenen und Betroffenen schwer gemacht, ihre Leiderfahrung nuanciert zu schildern. Eine von ihnen stellt fest, dass «viele in meinem Herzen bleiben (muss), auch zum Schutze meiner beiden Töchter».

Die Empfehlungen, welche die UEK am Schluss ihres Berichtes zuhanden der Öffentlichkeit und der Politik abgibt, sind

ein Experiment eigener Art. Angesichts der Debatten um transdisziplinäre, verschiedene gesellschaftliche Stakeholder einbeziehende Forschung und um die öffentliche Relevanz wissenschaftlicher Arbeiten ist es durchaus richtig, dass die historische Wissenschaft, nachdem sie zu ihren Resultaten gelangt ist, Gedanken über deren Umsetzung anstellt. Indem der Unterschied zwischen dem wissenschaftlichen Bericht (der fünf AutorInnen) und einem Bericht von WissenschaftlerInnen (in diesem Falle die Mitglieder der UEK) offengelegt wird, lässt sich die etwas zufällig wirkende Vielfalt der Vorschläge durchaus würdigen. Gegen die Meinung von Puristen, die glauben, wissenschaftliche Unabhängigkeit sei durch politische Auftragsforschung generell gefährdet, zeigt dieser Schlussbericht, dass eine fundierte Untersuchung, die dem Staatswesen, dessen Praktiken beschrieben werden, kein gutes Zeugnis ausstellt, zusammengehen kann mit einer deliberativen Einmischung in die öffentliche Diskussion.

Jakob Tanner (Zürich)

Joël Jornod
La conquête des clients
Les magasins Gonset et la Suisse
occidentale (1920–1960)

Neuchâtel, Alphil, 2019, 448 p., Fr 25.–

Le présent ouvrage est fondé sur une thèse de doctorat, soutenue en 2017 à l'Université de Neuchâtel et à l'Université Toulouse – Jean Jaurès. Deuxième livre de l'auteur, il s'inscrit dans la suite de ses autres publications (*Louis Turban [1874–1951] horloger de La Chaux-de-Fonds et son monde*, 2011; *L'industrie en images. Un système technologique et industriel dans le Jura bernois XIX^e–XXI^e siècles*, 2019) dans une perspective d'histoire économique et sociale.

En abordant la délicate question de l'émergence de la consommation de masse dans le monde semi-rural de la Suisse occidentale entre 1920 et 1960, Joël Jornod a choisi un sujet qui tranche avec l'historiographie nationale et internationale, comme le souligne la préface signée par Laurent Tissot professeur émérite à l'Université de Neuchâtel. En effet, son ouvrage explore le rôle encore peu connu des détaillants et des commerçants dans le développement d'une société de consommation dans les zones rurales en s'appuyant sur le concept de «conquête des clients» (62–63). Comme le précise l'auteur, conquérir des clients implique de mettre des marchandises à leur disposition. Mais c'est également agir sur eux, les convaincre et les séduire. Pour aborder ce concept ainsi que l'émergence de la consommation de masse en Suisse occidentale, Joël Jornod a choisi de se focaliser sur les magasins Gonset. Cette affaire familiale voit le jour sous la forme d'une boutique de textiles en 1870 à Yverdon-les-Bains. Sans en faire une étude monographique, ce choix permet à l'auteur d'explorer la trajectoire d'un commerce de détail intermédiaire, première chaîne helvétique à installer des succursales dans différentes villes dès 1920.

La démarche de l'auteur s'appuie sur les méthodes de l'histoire des entreprises et de la sociologie économique. D'une part, ces dernières permettent de considérer les stratégies des entreprises et des personnes qui en font partie, montrant ainsi les «mains visibles» (73). D'autre part, elles laissent envisager les dispositifs techniques sur lesquels reposent ces stratégies.

Dans le premier chapitre, l'auteur rappelle que la littérature sur le commerce de détail née aux États-Unis au début du XX^e siècle, s'est déployée sur trois courants principaux: les premières ébauches sont

réalisées par des économistes cherchant à saisir les transformations que le commerce de détail connaît dès le milieu du XIX^e siècle. Le deuxième courant émerge dans les années 1940. Il se focalise sur les importantes entreprises du secteur qui se développent dans les grandes villes, ces dernières étant à l'origine d'une révolution commerciale. Le dernier courant, apparu dans les années 1980, a largement remis en cause ce modèle pour avancer la notion d'évolution commerciale. Si certains chercheurs commencent alors à s'intéresser aux structures plus petites, les zones rurales sont toujours délaissées. De plus, l'étude du commerce de détail reste en grande partie à écrire pour la Suisse. C'est dans ce terrain que désire s'inscrire la publication. L'étude souhaite démontrer, sur la base du cas suisse que les petits commerces proposent également des solutions innovantes pour la conquête des clients.

En Suisse, l'histoire du commerce de détail et de la conquête des clients connaît plusieurs transformations au cours des XIX^e et XX^e siècles. Les années 1840 à 1860 sont notamment marquées par un essor des coopératives. Ces dernières rassemblent des commerçants qui mettent en commun des fonds pour acheter des marchandises, puis en organisent la distribution. À partir du milieu du XIX^e siècle, l'expansion du commerce s'appuie sur la mise en réseau de la Suisse, d'une part avec le développement des chemins de fer et d'autre part avec celui des communications. Cette mise en réseau permet, dès les années 1860, une forte expansion du commerce permanent. La fondation d'associations, l'agrandissement des commerces ainsi que la conquête des clients par prospection sont autant de moyens pour soutenir cette dernière. Le deuxième chapitre explore ainsi l'histoire de la conquête des clients et de l'expansion du

commerce en Suisse. Il débouche sur la mise en contexte des magasins Gonset, qui passe d'une boutique de textiles à une chaîne suprarégionale dès les années 1920 dans un contexte de grande diversification du commerce de détail en Suisse.

«Conquérir des clients, c'est mettre des marchandises à leur disposition», mais c'est également «agir sur eux», les attirer vers les points de vente, les convaincre et les séduire (62). Ces deux volets de la conquête des clients sont traités séparément dans le troisième et le quatrième chapitre.

Le chapitre trois détaille la mise à disposition des marchandises en traitant l'histoire des magasins Gonset, des années 1870 aux crises que connaît la chaîne dans les années 1960. L'auteur étudie comment la marque a maillé la Suisse romande par un réseau de commerces en choisissant de s'établir dans des grandes villes dès les années 1920, puis dans des petites localités dès 1925. Cette stratégie développée par Gonset permet à la chaîne de couvrir un territoire large, dans un espace où la concurrence est faible et les prix immobiliers bas. La chaîne a ainsi véritablement participé au développement de la consommation de masse dans les zones semi-urbaines, voire rurales.

Ce chapitre explore également divers phénomènes de concurrence et de coopération, que l'auteur réunit sous le concept de «coopétition» (93–94). La société Gonset est en effet engagée dans deux formes de coopération. D'une part, elle se rapproche d'autres commerces par l'adhésion à des associations ou la création d'alliances; et d'autre part, elle réalise des affaires avec des concurrents. La coopétition de Gonset notamment avec les magasins Maus et Migros est mise en lumière. Cet éclairage fait émerger un phénomène global dans le commerce de détail en Suisse romande. Les alliances et les coopérations permettent en effet

aux chaînes de renforcer leurs positions. L'auteur aborde également la période allant de 1933 à 1945. Marquée par la crise de 1929, cette période voit une intervention politique importante dans le commerce de détail. L'arrêt de 1933 frappe durement Gonset qui va alors accélérer sa politique de coopération. Le chapitre quatre approfondit l'étude des stratégies de captation des clients par Gonset sur la période 1870–1960. Ces stratégies de captation se déploient sur deux dimensions: via les dispositifs architecturaux et les dispositifs papier. Considérée comme propre aux grandes entreprises, la promotion par l'architecture se révèle être un souci continu pour les magasins Gonset entre les années 1830 à 1900. Tant les façades que les agencements intérieurs des magasins sont soignés, y compris dans les petites villes. De même, Gonset va investir dans les annonces papier de nombreux journaux locaux afin de diffuser ses offres. À partir des années 1890, la chaîne édite également ses propres catalogues. Entre les années 1900 et 1930, les dispositifs papier connaissent une diversification et une professionnalisation voyant l'apparition des métiers de vendeur et de publicitaire notamment. Les affiches réalisées par des artistes se développent particulièrement dès les années 1900. Gonset suit les tendances en engageant entre autres des décorateurs et des publicitaires. Le cinquième et dernier chapitre s'interroge sur la réussite de la conquête des clients par Gonset et soulève une progression non linéaire du succès de la chaîne. Afin de présenter une étude complète, les chiffres ainsi que les modèles d'affaires de Gonset sont détaillés. Cette dernière partie traite également de la réorientation de Gonset après 1960 dans un contexte d'intensification de la concurrence et

de spécialisation des grands magasins. La chaîne quitte peu à peu le commerce de détail pour se concentrer dans l'immobilier, ce qui est encore le cas aujourd'hui.

L'ouvrage aborde donc, dans une perspective innovante, l'histoire du commerce de détail en Suisse occidentale en examinant l'histoire et les processus de conquête des clients des magasins Gonset aboutissant à un modèle de captation des clients dans les petites localités. En explorant également les phénomènes de concurrence et de «coopétition», il permet d'établir un premier panorama de l'histoire du commerce de détail en Suisse romande en relativisant le rôle des grandes firmes dans la transformation du commerce de détail. Les sources mobilisées, avec les archives de l'entreprise Gonset mais aussi celles de ses concurrents ainsi que diverses sources économiques, permettent un ancrage solide des arguments développés.

Amandine Cabrio (Neuchâtel)

Christoph Rauhut
Die Praxis der Baustelle um 1900
Das Zürcher Stadthaus

Zürich, Chronos, 2017, 437 p., Fr. 68.–

À partir des années 1850 et jusqu'à la Première Guerre mondiale, le domaine de la construction connaît en Suisse un essor fulgurant, répondant au développement de l'industrie et des services, à l'urbanisation et à la mise en place d'infrastructures ferroviaires, routières et énergétiques. En lien avec cette dynamique, les synthèses historiographiques évoquent souvent des formes d'industrialisation de la construction: standardisation des matériaux de construction, spécialisation des acteurs et des métiers, intégration de savoirs scientifiques dans la pratique. Ces éléments

paraissent d'autant plus pertinents qu'ils font écho aux caractéristiques retenues pour la «seconde révolution industrielle» ou la «*Hochindustrialisierung*» de cette période.

Issu d'une thèse de doctorat, l'ouvrage de Christoph Rauhut, *Die Praxis der Baustelle um 1900. Das Zürcher Stadthaus*, vient éclairer ces transformations de la construction à partir de l'examen minutieux d'un chantier spécifique, celui de l'Hôtel de Ville de Zurich (entre 1898 et 1901). Cette recherche trouve son origine dans le domaine de l'histoire de la construction telle qu'elle intéresse l'architecture et la protection du patrimoine culturel (domaines de formation et d'activité de l'auteur, aujourd'hui à la tête de l'Office du patrimoine du Land de Berlin). Cela se reflète par exemple dans le livre par la présence d'un «catalogue» illustré de chapiteaux et de pignons sculptés du bâtiment. Cependant, le corps du texte concerne aussi l'histoire économique et sociale et celle des sciences et des techniques. En cela, l'ouvrage peut intéresser au-delà du cercle des spécialistes de l'architecture et de la construction, ce dont atteste sa publication par Chronos.

La recherche ne se limite pas aux sources directement liées au chantier du Stadthaus, et multiplie les angles d'analyse et les questions afin de saisir les continuités et les transformations de la construction autour de 1900. Tandis que le chapitre 2 présente de manière synthétique les structures, et les grandes évolutions du XIX^e siècle, qui ont une influence sur le chantier, les chapitres 3 à 5 s'intéressent chacun à un domaine: les métiers et les acteurs présents sur le chantier, dans leurs relations et leur organisation économique; les pratiques de la construction et les produits utilisés; enfin, les outils et les engins

du chantier. L'analyse se fait métier par métier, produit par produit ou machine par machine, parcourant le chantier du plus imposant au plus ténu, de la pierre de taille aux enduits appliqués sur les lucarnes et de la planification des parties en béton armé au travail des sculpteurs sur les chapiteaux des colonnes, pour ne citer que quelques-uns des très nombreux exemples. Retenons ce que ces descriptions minutieuses révèlent sur les transformations de la construction. Le chantier s'industrialise-t-il? Les constats de Christoph Rauhut sont tout en nuances. La mécanisation des opérations reste très partielle. Les conditions locales, le caractère éprouvé de certaines anciennes solutions, le coût peuvent très rationnellement freiner l'adoption de nouvelles machines. De ce point de vue, la multitude d'engins présentés dans les catalogues des firmes spécialisées et dans les traités d'ingénieurs ne reflète pas la pratique du chantier. Ce qui n'empêche pas les machines de jouer un rôle central à certains endroits du chantier (ponts roulants pour monter et descendre les charges). Notons aussi que la majorité des mécanismes est actionnée à la force des bras. Autre évolution: une plus grande formalisation des activités de planification se laisse bien observer, selon une logique de soumission des activités sociales à une logique de rentabilité et de productivisme («*Ökonomisierung*»). Cette formalisation ne saurait pourtant être réduite à une «application» des savoirs scientifiques. La comparaison des théories enseignées et publiées par les professeurs de l'École polytechnique avec les planifications présentes dans les sources du chantier, parmi les passages les plus pénétrants de l'ouvrage, montre comment les modèles scientifiques les plus récents peuvent être combinés, pragmatiquement, parfois dans le même document, à des modèles concurrents ou considérés comme désuets.

En ce qui concerne la spécialisation des acteurs du chantier, elle peut certes être constatée, de manière très variable selon les activités, mais elle ne découle guère d'une rationalisation des activités à la Taylor. Bien souvent, la spécialisation se laisse observer pour les matériaux dont l'usage s'accroît dans la période, d'autant plus si leur utilisation demande des savoirs particuliers. En cela, la spécialisation découle de l'industrialisation en dehors du chantier proprement dit, qui standardise et fait baisser le coût de certains produits et en crée de nouveaux. Le développement des transports change lui aussi la palette des produits et des matériaux utilisés sur le chantier, comme le recours aux pierres naturelles du Tessin à la suite de la construction du tunnel ferroviaire du Gothard. Le système des brevets d'invention, mis en place en Suisse en 1888, favorise également la variété des produits. Celle-ci amène de nouveaux acteurs sur le chantier, à l'instar des entreprises de béton armé (qui ne remplacent pas les maçons) ou des négociants de matériaux de construction qui étendent leur activité à la pose de produits dont ils ont la spécialité. De fait, la très grande diversité des produits et des pratiques apparaît à la lecture comme une des caractéristiques les plus centrales du chantier autour de 1900, venant largement nuancer l'idée de standardisation des opérations. L'ouvrage tire sa force de la finesse du propos, qu'il s'agisse des mots et des concepts ou des pratiques du chantier. Cette attention au détail s'accompagne d'une très grande prudence dans la généralisation, les conclusions insistant toujours sur la grande diversité des situations. La conséquence en est une lecture plutôt ardue. Le propos ne s'articule pas autour d'une narration ou d'une argumentation, mais procède

souvent par listes, jusque dans les conclusions, qui auraient gagnées à être davantage articulées entre elles. Autre bémol, le chapitre 1, qui postule la représentativité du Stadthaus, ne convainc pas complètement. Loin de le rendre incomparable, présenter plus subtilement les particularités de l'édifice aurait au contraire permis de mieux appliquer les enseignements tirés à d'autres constructions de la même époque. En dépit de ces critiques, on l'aura compris, l'ouvrage livre une somme remarquable d'informations sur une branche importante de l'économie. Chemin faisant, il permet d'exemplifier et de questionner les phénomènes d'industrialisation, d'internationalisation économique et de formalisation ou «*Verwissenschaftlichung*». De ce point de vue, le caractère très stimulant de certains des exemples étudiés compense largement – et justifie, dans une certaine mesure – la réticence à la généralisation. En tout cela, l'ouvrage réussit hautement son pari d'étudier un chantier particulier et d'en tirer des leçons pertinentes pour une historiographie bien plus large.

Nicolas Chachereau (Lausanne)

Stefan Hess
Die Suche nach dem Stadtgründer
Spätmittelalterliche
Ursprungsmythen in Basel und ihre
neuzeitlichen Nachfolger

(198. Neujahrsblatt für das Jahr 2020), Basel, Schwabe, 2020, 198 S., Fr. 35.–.

1983 führte Eric Hobsbawm das Konzept der «erfundenen Tradition» (invented tradition) in die Geschichtswissenschaft ein (Eric Hobsbawm, «Inventing Tradition [Introduction]», in ders., Terence Ranger, *The Invention of Tradition*, Cambridge 1983, 1–14). Der englische Historiker lie-

fernte damit ein Deutungsschema für die zahlreichen Brauchtums- und Ursprungs-narrative, welche die Herausbildung der Nationalstaaten im Europa des 19. Jahrhunderts begleiteten. Inzwischen hat sich das Konzept auch für andere Epochen und Geschichtszusammenhänge als äußerst fruchtbar erwiesen. In Spätmittelalter und früher Neuzeit hatten vor allem Gründungsmythen Konjunktur. Sie wurden in Chroniken vermerkt, in Inschriften und Bildwerken festgehalten oder fanden durch Bücher oder Medaillen Verbreitung; auch in mündlichen Überlieferungen, Festen oder städtischen Ritualen spielten sie eine wichtige Rolle.

Mit Hobsbawm lassen sich solche Ursprungserzählungen einerseits als Dokumente kollektiver Identitätsbildung verstehen. Sie dienten Gemeinwesen als Mittel, sich selbst als dauerhafte Einheit vorzustellen und die in der Erzählung am Beginn des Gemeinwesens grundgelegten Werte und Eigenschaften auch für die je eigene Gegenwart in Anspruch zu nehmen. Andererseits erweisen sich Ursprungsmythen bei aller Dauerhaftigkeit und Stabilität als hochgradig formbar. Sie werden tradiert und dabei umgestaltet, erweitert und angepasst, sie geraten in Vergessenheit, werden wiederbelebt und neu erfunden. Diese «Arbeit am Mythos» (Hans Blumenberg) erlaubt, die Gründungserzählungen immer an neue, sich ändernde politische Verhältnisse und Bedürfnisse anzupassen und bietet so Zugriff auf die gemeinschaftlichen Hoffnungen, Ängste, Bedrohungen und Erwartungen. Obwohl Ursprungsmythen also dankbare Quellen sind, gab es für Basel bislang keine Sammeldarstellung, geschweige denn eine umfassende historische Analyse. Stefan Hess legt nun ein Buch vor, in dem er erstmals alle nachweisbaren Gründungserzählungen der Stadt zusammengetragen und in eine Gesamtdarstellung integriert hat. Er schlägt dabei einen wei-

ten Bogen, der von Texten aus dem frühen 15. Jahrhundert bis zu den Feierlichkeiten des 2000-Jahr-Jubiläums von Basel 1957 reicht.

Mit zahlreichen Abbildungen ausgestattet ist die Studie in elf mitunter sehr kurze Kapitel gegliedert. Eine knappe thematische Einführung und ein Anhang, in dem die benutzten, vormodernen Quellen im Original und in deutscher Übersetzung versammelt sind, runden das Buch ab.

In den einzelnen Kapiteln steht dabei einmal ein Mythos und seine Entwicklung im Ganzen, ein andermal eine spezifische Quelle oder Quellengruppe im Zentrum. So beschäftigt sich Kapitel II beispielsweise ausführlich mit etymologisch begründeten Herkunftserzählungen. Neben der Herleitung vom griechischen «Basileia» als der königlichen Stadt, wurde im 15. und 16. Jahrhundert auch ein von den Stadtgründern besiegtter Basilisk oder die Ableitung von «Basis» im Sinne von Fundament vorgeschlagen. Vor allem aber die Annahme, dass ein römischer Bürger namens Basilius die Stadt gegründet und ihr seinen Namen vermacht habe, spielte in dieser Zeit eine gewichtige Rolle. Die Sage war in der Stadt so präsent, dass sie, wie eine Entwurfszeichnung belegt, um 1520 in einem breitenwirksamen Bild festgehalten werden sollte. Sehr überzeugend kann Stefan Hess in diesem und dem folgenden Kapitel (III) darlegen, wie die römisch-bürgerliche Abstammung Basels in der Stadt genutzt wurde, um die eigene Unabhängigkeit als Freistadt bald gegenüber kaiserlichen, bald gegenüber bischöflichen Machtansprüchen zu untermauern.

Solche ganze Überlieferungsstränge überblickende Kapitel sind allerdings die Ausnahme. Die überwiegende Mehrzahl beschäftigen sich mit einzelnen Texten. Kapitel IV etwa widmet sich ganz dem Gründungsmythos in der 1415 abgeschlossenen *Strassburger Chronik* des

Jakob Twinger von Königshofen. Basel wird dort als eine Tochterstadt des vom babylonischen Königssohn Trebeta gegründeten Trier beschrieben. Wie Köln, Mainz, Worms und Strassburg hätte auch Basel aufgrund seiner Grösse, Stärke und Freiheitsliebe von Beginn an nach Souveränität gestrebt. Diese habe sich im Heiligen Römischen Reich in ihrem Status als Freistadt verwirklicht. Neben der Unabhängigkeit von der Autorität des Kaisers und neben der Gemeinschaft mit anderen machtvollen Rheinstädten bringt die Chronik mit dem Verweis auf das alttestamentarische Babylon auch Vorstellungen einer Seniorität dieser Städte gegenüber Rom zum Ausdruck. Sie diene, wie Hess betont, nicht zuletzt dazu, Vorstellungen einer mittelalterlichen deutschen Nation zu artikulieren, die sich gerade in einer Abgrenzung, Eigenständigkeit und Überlegenheit gegenüber dem antiken Rom sah.

Diese Kontrastierung findet sich noch ausgeprägter in dem rund hundert Jahre später am Oberrhein entstandenen *Buchli der hundert Capiteln*, in dem Basel gar als Gründung von Noahs Sohn Japhet zur Keimzelle des gesamten Abendlandes erhoben wird (Kapitel V). Und auch die 1510 entstandene *Schweizer Chronik* (Kapitel VI) des Zürcher Klerikers Heinrich Brennwald geht in eine ähnliche Richtung. Sie bringt zudem Twingers Version der Trebeta-Sage mit den materiellen Überresten des nahe gelegenen Augst in Verbindung. Hess weist allerdings darauf hin, dass diese alttestamentarisch begründeten Überlieferungsmythen zwar allesamt in unmittelbar räumlicher Nähe Basels entstanden und dort wohl auch bekannt waren, in der Stadt selbst allerdings kaum Wirksamkeit entfalteten.

Nach einem kurzen Seitenblick auf Kaiser Heinrich II. (Kap. VII), den mittelalterlichen Stadt- und Münsterpatron Basels, und nach einem Verweis auf das aufkom-

mende humanistische Interesse an den Ruinen und Objektfinden in Augst zum Ende des 15. Jahrhunderts (Kap. VIII) beschäftigen sich die drei abschliessenden Kapitel mit der Figur Munatius Plancus. Anhand einer Vielzahl von Texten, Bildern und Artefakten vermag Hess zunächst (Kapitel IX) überzeugend nachzuzeichnen, wie der römische Feldherr und Politiker als Stadtgründer im nachreformatorischen Basel in vielerlei Hinsicht an die symbolpolitische Stelle Kaiser Heinrichs II. trat – freilich ohne dass er im protestantischen Basel je als säkularisierter Stadtpatron verehrt worden wäre.

Kapitel X und XI drehen sich schliesslich um den wechselvollen Umgang mit dieser Gründerfigur vom späten 17. bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts. Der Autor zeigt zunächst, wie die römische Gründerfigur im Umfeld eines oft keltisch begründeten Helvetismus an Bedeutung verlor, ehe sie im Historismus des 19. und frühen 20. Jahrhunderts ein Revival erlebte und ihren Weg nicht nur in Schulbücher, sondern auch auf die Bühnen zahlreicher Festveranstaltungen fand.

Ursprungsmythen und Gründungslegenden waren in Spätmittelalter und Frühneuzeit unabdingbarer Bestandteil des Selbst- und Fremdverständnisses von Kommunen. In Hartman Schedels *Liber chronicarum* von 1493 beispielsweise kam kaum eine der zahlreichen Stadtbeschreibungen ohne einleitende Gründungsgeschichten oder historische Namensherkunftserklärungen aus. Diese bleiben jedoch einfachen, immergleichen erzählerischen Grundmotiven verpflichtet. Stadtindividuell ausgearbeitete Mythen, wie sie sich beispielsweise im mittelalterlichen Venedig herausbildeten, sind die Ausnahme (zu diesen etwa Elisabeth Crouzet-Pavan, *Venise triomphante. Les horizons d'un mythe*, Paris 1999, oder David Rosand, *Myths of Venice. The Figuration of a State*, Chapel Hill 2001).

Auch in Basel folgten die Ursprungserzählungen mit etymologischer Herleitung, Trebeta-Sage und römischen Gründerfiguren weitgehend bekannten Mustern. Umso wichtiger ist es, diese in ihrem historisch-regionalen Kontext zu verorten und zu analysieren. Das Buch von Stefan Hess versammelt hierfür nicht nur das nötige Material, sondern liefert auch wichtige Grundimpulse.

Die Gliederung des Buches in quellenorientierte Abschnitte erlaubt zudem einen einfachen und gezielten Zugriff auf das Material und gibt die einzelnen Grundstränge der Ursprungserzählungen nachvollziehbar wieder. Leider erschwert die damit einhergehende Unterteilung in bisweilen kaum zwei Seiten lange Kleinstkapitel nicht nur den Lesefluss, sondern auch die übergreifende Analyse. Gemeinsam mit der punktuell etwas quellenpositivistischen Lesart führt dies dazu, dass Interferenzen und Überlagerungen der Mythen kaum zur Sprache kommen. Dabei wäre es angesichts der gesellschaftlichen, politischen und symbolischen Veränderungen in Basel an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert lohnend gewesen, den Anverwandlungen, Abgrenzungen sowie dem Weiterleben einzelner Ursprungserzählungen und Gründungsfiguren nachzugehen. Gerade die zeitliche Nähe zwischen dem Entwurf einer öffentlichkeitswirksamen Bildinszenierung der Basilius-Legende um 1520 (41–43) und dem von Hess ausführlich analysierten Kornhausgemälde auf Munatius Plancus von 1528 (94–100) hätte hier die Brüche und Kontinuitäten im Selbstverständnis Basels in den Umbruchszeiten der Reformation erkennbar werden lassen können.

Hier macht sich die Genese des Buches besonders bemerkbar. Der Autor weist selbst darauf hin, dass er für das Buch auf Ergebnisse zurückgreift, die aus einem älteren Forschungsprojekt stammen und in

den letzten gut zwanzig Jahren verschiedentlich auch schon in Artikeln publiziert wurden. So sind die oft feinen Einzelbeobachtungen nicht in eine das ganze Buch umspannende Gesamtargumentation eingebunden und stehen stattdessen bisweilen miszellenartig nebeneinander. Hier hätte man sich eine Intervention vonseiten des Verlags gewünscht. Ganz sicher hätte das Buch etwas mehr verlegerische Sorgfalt bei Satz und Layout verdient. Dass den Kapiteln II–VII jeweils sehr nützliche Kurzzusammenfassung vorangestellt sind, diese aber in den Kapiteln VIII–XI fehlen, hätte so sicher vermieden werden können.

Dessen ungeachtet ist Stefan Hess mit seiner Untersuchung der Gründungsmythen Basels ein Buch gelungen, das weit über eine bloße Sammlung von Ursprungsgeschichten hinausgeht. Der weitgespannte Bogen bis in die jüngste Vergangenheit, das verständlich aufbereitete, umfangreiche Material, gepaart mit präzisen Quellenanalysen, kann das Buch zum Ausgangspunkt für weitere Analysen machen. Durch das umfangreiche Wissen des Autors im Bereich der Basler Stadtgeschichte und der Verortung der Gründungsmythen in dieser wird *Die Suche nach dem Stadtgründer* nicht nur in den Geschichtswissenschaften Resonanz finden, sondern sicher auch in der interessierten Öffentlichkeit.

Nicolai Kölmel (Universität Basel)

Stéphanie Roulin
Une abbaye dans le siècle
Missions et ambitions de Saint-
Maurice (1870–1970)

Neuchâtel, Editions Alphil, 2019, 264 S., Fr. 29.–

Stéphanie Roulin beleuchtet in ihrer Arbeit zur neusten Geschichte der über 1500-jährigen Territorialabtei Saint-Maurice einen

turbulenten wie auch von grösster Aktivität gezeichneten Zeitabschnitt. Die Autorin berichtet von den Herausforderungen, die es zwischen 1870 und 1970 zu bewältigen galt. Sie beginnt ihre Erzählung mit dem Amtsantritt Etienne-Barthélemy Bagnouds, der 1870 mitten im Kulturkampf nach einer ersten Amtszeit 1834 bis 1868 erneut an die Spitze der Abtei berufen wurde, und beendet sie mit Louis-Séverin Haller, der 1943 zum Abt des zum Festungsgebiet gehörenden Klosters gewählt wurde. Haller demissionierte nach grundlegenden Neuerungen der Liturgie im Zweiten Vatikanischen Konzil 1970. Das Buch stellt eine vertiefte Analyse des bereits von derselben Autorin verfassten Abschnitts zur 1500-Jahr-Feier erschienenen Gesamtwerks *L'Abbaye de Saint-Maurice d'Againe 515–2015. Histoire et archéologie* (Gollion, 2015) dar. Mehr noch als in der Überblicksdarstellung konzentriert sich Roulin in der vorliegenden Monografie auf die schillernde Figur Joseph Tobie Mariétans, der zwischen 1914 und 1931 als Abt amtierte. Roulin räumt in ihrem Buch mit erinnerungsgeschichtlichen Legenden auf, indem sie die Resultate des akribischen Quellenstudiums darlegt und dabei verherrlichende Erzählungen zu Mariétan dämpft sowie die Faktenlage zu seinem Abtritt im Jahr 1931 verbessert. Mit vier von sechs Hauptkapiteln beanspruchen die Regierungszeit Mariétans und dessen Vermächtnis weitaus den meisten Platz im Buch. Diese vier Kapitel sind eingebettet in ein vorbereitendes Kapitel, das sich der Zeit vor Mariétan ab 1870 annimmt, sowie in ein nachbereitendes Kapitel für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Mehr als andere Äbte von Saint-Maurice strebte Mariétan danach, den Einfluss des Klosters zu erhöhen, indem er die religiösen, kulturellen und politischen Dimensionen zusammenführte. Roulin zeigt auf, dass Mariétan versuchte, sein Kloster zu einem Zentrum der Bekeh-

rung, Ausbildung der Eliten und der Gegenmacht zum Bistum und zur Kantonsregierung zu machen. Seine Ambitionen, den Einfluss seiner Abtei zu vergrössern, sowie die Art und Weise, wie er dies tat, stiessen intern wie extern auf Widerstand. Hinzu kam, dass sich Saint-Maurice in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg keineswegs in den katholischen Mainstream einfügte. Als Vertreter des Neothomismus unterstützte Mariétan die Haltung der antirepublikanischen «Action française», die 1926 vom Papst verboten werden sollte. Zudem praktizierte die Abtei einen aufdringlichen Proselytismus, den die anderen Bischöfe der Westschweiz nicht unterstützten. Politischen Einfluss verschaffte sich Mariétan durch die Etablierung einer katholisch-konservativen Zeitung im Wallis, *La Patrie valaisanne*. Sein Engagement auf politischer und gesellschaftlicher Ebene widerspiegelt den gesamtschweizerischen Höhepunkt hinsichtlich der Organisiertheit, den die katholische Sondergesellschaft in der Zwischenkriegszeit erlebte. Ein weiterer Punkt wird von Roulin als zentral ausgewiesen: derjenige der klösterlichen Finanzen, die zuweilen abenteuerlich organisiert wurden, was nicht unerheblich zu Krisen beitrug. Abt Mariétan soll überzeugend agiert haben und genoss längere Zeit das Vertrauen von Investorinnen und Investoren. Dies erlaubte ihm, seine Expansionspläne in verschiedenen Feldern zu verfolgen. Dazu gehörte etwa die Ausbildung der Kanoniker im klostereigenen Ausbildungshaus in Rom oder die Entwicklung einer Mission im Fernen Osten. Roulin streicht auch die Schattenseiten dieser teuren und riskanten Art zu wirtschaften hervor: Sie wurden zum Teil durch prekäre Arbeitsbedingungen aufgefangen. Unterbezahlte Arbeit, die insbesondere von Frauen in klosternahen Betrieben wie der OSA-Druckerei geleistet wurde, ermöglichte dies. Deren Rolle und Anteil wurde bisher von der Historiografie marginalisiert.

Mariétans Vorhaben mussten auch personell abgesichert sein. Unter seiner Ägide setzten beispiellose Rekrutierungsanstrengungen für Klostereintritte ein. Dazu gehörte Werbung in universitären Kreisen – besonders auch bei evangelischen Studenten, die zur Konversion animiert wurden. So gewann er mitunter qualifizierteres Lehrpersonal für das Gymnasium des Klosters. Die Anhebung des Bildungsniveaus war ihm ein Anliegen, was sich unter anderem in der Rekrutierung des Schriftstellers Edmond Humeau für den Französischunterricht zeigt. Um die Attraktivität für Novizen zu steigern, bemühte er sich, die missionarische Tätigkeit des Klosters wieder aufleben zu lassen, und investierte beispielsweise in Hue (Vietnam), allerdings ohne Erfolg. Zu den Expansionsbemühungen gehörte auch der Bau eines «collegio» in Rom, das Seminaristen Aufenthalte ermöglichen sollte, das jedoch nach acht Jahren geschlossen wurde. Fehlinvestitionen und mangelnde Sorgfalt Mariétans schafften Unzufriedenheit und Skepsis im Konvent. Sie befeuerten letztlich seine Absetzung. Wenig hilfreich war sein autoritärer Regierungsstil, seine Art der Nichtkommunikation, indem er beispielsweise das Kapitel gerade für wichtige Investitionen nicht konsultierte. Zuletzt hatte sich Mariétan offenbar an mehreren Fronten Feinde gemacht, die sein Verbleiben im Amt für untragbar hielten. Es war ein Konglomerat von Oppositionellen innerhalb und ausserhalb des Klosters, die seine Absetzung vorantrieben. Ein oppositioneller Zusammenschluss von internen Kanonikern, den Schwestern des heiligen Augustinus, dem Bischof von Sion, der progressiven katholischen Zeitung *Le Nouvelliste* und anderen Personen stellten die Forderung an den Vatikan, den Argumenten von Erzbischof Hubert Noots zu folgen und das Exilurteil auszusprechen. Obwohl sich nicht alle Anschuldigungen als erwiesen herausstell-

ten, kehrte der in Savoyen exilierte Abt bis zu seinem Tod 1943 nicht mehr ins Wallis zurück. Die lange Zeit von der Historiografie gehandelten Gründe zur Exilierung Mariétans halten den neusten Forschungen Roulins nicht mehr stand. Weder war die Förderung der ästhetischen Avantgarde in den Bereichen Kunst und Literatur ausschlaggebend gewesen noch sein Widerstand in der Verurteilung der «Action française», die 1926 durch den Papst verboten wurde und die im College jedoch weiterhin Verbreitung fand.

Die Erinnerung an Abt Mariétan ist aber nicht durchwegs negativ besetzt. Ihm wurde es lange angerechnet, das hauseigene Gymnasium neu positioniert und zu einem Zentrum der Ausbildung und des literarischen Einflusses gemacht zu haben. Zudem habe er avantgardistische künstlerische Trends gefördert. Roulin hinterfragt diese gängigen Interpretationen und kommt zum Schluss, dass Mariétan auf diesen Gebieten durchaus Verdienste aufzuweisen hat, dass hier aber der Blick auf andere treibende Kräfte im Kloster auch verstellt war.

Eine Klostergeschichte anhand von Äbten zu erzählen, hat lange Tradition vor allem in klosterreigen Chroniken. In der wissenschaftlichen Aufarbeitung liegt diese Form – wohl gerade deshalb – gegenwärtig nicht im Trend. Die Autorin jedoch hat in ihrer Aufarbeitung die gängigen historiografischen Interpretationen hinterfragt und erinnerungsgeschichtliche Mythen durchbrochen. Ihr ist ein vielschichtiges Porträt von Abt Mariétan gelungen. Es unterstreicht die Ambivalenz der Person Mariétans, die einerseits für ein «goldenes Zeitalter» der Klostergeschichte gesorgt hat, andererseits eine beispiellose Krise hervorrief. Eindrücklich zeigt die Autorin zudem, wie Mariétans Amtszeit nicht nur ein Abschnitt klösterlicher Geschichte von Saint-Maurice darstellt. Der Abschnitt gehört zudem zu einer Walliser Erinnerungs-

geschichte, deren Auswirkungen bis in die jüngste Zeit reichen. Denn die Gründe für die Absetzung des Abts boten auch in der Öffentlichkeit Raum für Spekulationen. Das Buch ist verständlich geschrieben und gut strukturiert. Wertvoll für die Einordnung von Personen ist ausserdem der Anhang mit einer Auflistung von Äbten, biografischen Notizen sowie einem Namensregister. Dass die interessanten Fotografien auf einem separaten Bogen nur in der Mitte des Buches eingefügt werden konnten, ist bedauerlich. Die visuelle Darstellung direkt an der entsprechenden Stelle hätte dem Text noch mehr Lebendigkeit verliehen. Insgesamt ist Stéphanie Roulins Sachlichkeit und Sensibilität im Umgang mit Erinnerungen des Konvents besonders zu würdigen.

Auch in anderen Klöstern war ein autoritärer und zuweilen eigenwilliger Regierungsstil in dieser Zeit nicht aussergewöhnlich. Im Benediktinerkloster Muri-Gries trat beispielsweise 1913 Abt Alfons Maria Augner, der wie Abt Mariétan ein glühender Verehrer Marias war, seine Regierungszeit an, die bis 1938 dauern sollte. Es wäre spannend, an dieser Stelle weitere Vergleiche anstellen zu können und zu sehen, wie andere Konvente in diesem Zeitabschnitt mit ähnlichen Herausforderungen umgingen.

*Annina Sandmeier-Walt (Winterthur),
Ruth Wiederkehr (Baden)*

AutorInnen

Les auteurEs

Roland Böhlen

Lic. phil., Schweizer Geschichte. Arbeitet seit 1998 als Archivar und Historiker auf der Geschäftsstelle des Schweizerischen Roten Kreuzes. Mitarbeit beim Jubiläumsbuch *150 Jahre für mehr Menschlichkeit. Das Schweizerische Rote Kreuz 1866–2016*.

roland.boehlen@redcross.ch

Lucas Federer

Doktorand am Lehrstuhl von Prof. Dr. Monika Dommann an der Universität Zürich, arbeitet an einer Dissertation zur Geschichte des Schweizer Trotzismus zwischen dem Zweiten Weltkrieg und 1968.

lucas.federer@uzh.ch

Ueli Haefeli

Prof. Dr., Historiker und Verkehrswissenschaftler, Titularprofessor für nachhaltige Mobilität sowie Dozent am Historischen Institut an der Universität Bern und Gesellschafter von Interface Politikstudien Forschung Beratung in Luzern; Spezialisierung auf Fragen im Themenfeld Mobilität und Verkehr mit einem Schwerpunkt der Analyse langfristiger Prozesse, dies sowohl im Bereich der Mobilitätsgeschichte als auch in der Zukunftsforschung.

haefeli@interface-pol.ch

Catherine Herr-Laporte

Doctorante à l'Université de Neuchâtel et à l'Université Paris-Diderot (ED 624, Laboratoire ICT). Elle prépare une thèse, réalisée avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste, sur le rapport entre le temps et la mobilité au XVIII^e siècle avec l'exemple des transports terrestres, qui permet, entre autres, d'étudier l'émergence d'une nouvelle conscience du temps.

catherine.herr-laporte@unine.ch

Carolin Liebisch-Gümüç

Dr. phil., Research Fellow, Deutsches Historisches Institut Washington D.C.; Forschungsgebiete: internationale und Globalgeschichte im 19./20. Jahrhundert,

Mobilitätsforschung und Flughafentransitzonen, Geschichte internationaler Organisationen; Autorin von *Verflochtene Nationsbildung. Die Neue Türkei und der Völkerbund 1918–38* (Studien zur Internationalen Geschichte, 48), Berlin 2020.
liebisch@ghi-dc.org

Moritz Mähr

Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Professur für Technikgeschichte der ETH Zürich und am Collegium Helveticum. Er arbeitet an einer Dissertation zur Digitalisierung der Migrationsbehörden in der Schweiz.
mmaehr@ethz.ch

Kurt Möser

Prof. Dr., Karlsruher Institut für Technologie; Forschungsgebiete: Mobilitätsgeschichte, Militärgeschichte, Luftfahrtgeschichte; Arbeitsgebiet: Kulturgeschichte der Technik; Autor von: *Geschichte des Autos* (2002); *Fahren und Fliegen in Frieden und Krieg. Kulturen individueller Mobilitätsmaschinen 1880–1930* (2008); *Grauzonen der Technikgeschichte* (2011); *Neue Grauzonen der Technikgeschichte* (2018).
kurt.moeser@kit.edu

Marcus Popplow

Prof. Dr., Historiker, Institut für Technikzukünfte, Department für Geschichte, Karlsruher Institut für Technologie; Interessengebiete: historische Technikzukünfte, europäische Technikgeschichte der Vormoderne und Moderne, Transport- und Mobilitätsgeschichte, Technikgeschichte in Lehre und Öffentlichkeit.
marcus.popplow@kit.edu

Rhea Rieben

Projektassistentin und Doktorandin am Lehrstuhl für Osteuropäische Geschichte, gefördert von der Stiftung für Sozialgeschichte Osteuropas. In ihrem Dissertationsprojekt forscht sie zur Verflechtungsgeschichte Schweiz – Sowjetunion entlang der Biografie des Basler Architekten Hans Schmidt (1893–1972). Als Vertreter des Neuen Bauens wurde er mit zahlreichen europäischen Architekten in den 1930er-Jahren von der Sowjetunion unter Vertrag genommen, um den Aufbau der Industrie und den dazugehörigen Städten zu projektieren. Schmidt lebte 1930–1937 in Moskau und plante unter anderem die *Socgorod* Orsk.
rhea.riegen@unibas.ch

Stefan Sandmeier

Lic. phil., laufende Dissertation an der Universität Zürich zur Wissenschaftsgeschichte der Verkehrsplanung; daneben Forschungsprojekt zur historischen Aufarbeitung der Kompositionsaufträge der SRG an der Zürcher Hochschule der Künste sowie Lehraufträge an den Fachhochschulen Graubünden und Bern.
stefan.sandmeier@uzh.ch

Laurent Tissot

Professeur émérite d'histoire contemporaine à l'Université de Neuchâtel (2006–2018) dont il a occupé la charge de doyen de la Faculté des lettres et sciences humaines de 2009 à 2011. Ancien président de la société suisse d'histoire économique et sociale; ancien membre du conseil de la recherche du Fonds national suisse de la recherche scientifique et ancien membre du comité et trésorier du comité international des sciences historiques; membre du bureau exécutif du conseil international de la philosophie et des sciences humaines. Ses principaux thèmes de recherche sont l'histoire des transports, du tourisme et des loisirs; l'histoire de l'industrialisation (histoire des entreprises et histoire régionale).
laurent.tissot@unine.ch

Heftschwerpunkte Dossiers thématiques

traverse 1 (2021)

Reichtum. Einblick in die fünften Schweizerischen Geschichtstage

Im Juni 2019 fanden die fünften Schweizerischen Geschichtstage mit über 800 Teilnehmer*innen statt. Sie beschäftigten sich in 70 Sektionen und drei Keynote-Vorträgen mit dem Thema Reichtum. Nr. 1/2021 der *traverse* publiziert eine Auswahl mit Beiträgen der Geschichtstage, darunter zwei der Keynote-Vorträge (von Joel Kaye und Beshara Doumani). Das Themenheft versammelt Artikel, die das Konzept Reichtum als Ressource, Arbeit, Macht oder Wissen untersuchen und die für die an den Geschichtstagen vertretenen unterschiedlichen Regionen, Epochen und Themenfelder stehen. In der Auswahl zeigen sich die Qualität und die Diversität der geschichtswissenschaftlichen Forschung der Schweiz.

traverse 1 (2021)

Richesse. Un reflet des cinquièmes Journées suisses d'histoire

Du 5 au 7 juin 2019 se sont tenues à l'Université de Zurich les cinquièmes Journées suisses d'histoire qui ont réuni plus de 800 personnes. Le volume 1/2021 de *traverse* en présentera un reflet, en offrant à la lecture deux conférences keynotes, celles de Joel Kaye et de Beshara Doumani, ainsi qu'un panorama de cinq contributions explorant le concept de richesse, selon les axes des Journées, en tant que ressource, travail, pouvoir ou savoir et cela à travers les différentes époques. *Traverse* contribue ainsi à la pérennisation de ce moment fort pour la discipline historique en Suisse et témoigne de la qualité et de la diversité des recherches présentées au cours des Journées suisses d'histoire.

traverse 2 (2021)

Auf den Spuren des Nutztiers

Brandrodungen im Amazonas oder die Covid-19-Pandemie sind zutiefst mit unserem Umgang mit sogenannten Nutztieren verknüpft. Während agrar- und umwelthistorische Forschungen zeigen, wie etwa die Viehwirtschaft Naturräume wie die Alpen oder das Mittelland geformt hat, wurden die nutztierlichen Spuren in vielen Lebens- und Arbeitsbereichen jenseits des Fleisch-Milch-Nexus

wenig beachtet. Hier hakt das geplante Themenheft zu Nutztieren und ihrer historischen Bedeutung seit der frühen Neuzeit ein. Unter der kritisch verwendeten Signatur «Nutztiere» diskutieren die Beiträge die Bedeutung von Tieren, die von menschlichen Gesellschaften zu Nahrungs-, Arbeits- und Mobilitätszwecken gehalten und verwendet wurden und die darüber hinaus eine «Ressource» für die (Proto-)Industrie, für Wissenschaft und Medizin oder auch für kultische Handlungen darstellten.

traverse 2 (2021)

Sur les traces des animaux de rente

Les défrichages par le feu en Amazonie ou l'actuelle pandémie de Covid-19 sont profondément liés à notre rapport à ce que l'on nomme les «animaux de rente». Alors que les recherches historiques en histoire rurale ou environnementale ont bien montré notamment comment l'élevage animal a façonné des espaces naturels comme les Alpes ou le Plateau central, les traces laissées par les animaux de rente dans les domaines de la vie quotidienne ou du travail ne sont que peu explorées, à l'exception de l'attrait pour la production de lait ou de viande. C'est à l'étude de ces traces et de leur signification historique depuis l'époque moderne que se consacrera ce cahier thématique. Mobilisant l'expression «animaux de rente» de manière critique, les contributions traiteront de l'importance des animaux qui étaient élevés et utilisés par les sociétés humaines à des fins d'alimentation, de travail et de mobilité et qui constituaient aussi des «ressources» pour la (proto-)industrie, la science, la médecine ou encore les rites religieux.