

**Zeitschrift:** Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire  
**Herausgeber:** [s.n.]  
**Band:** 15 (2008)  
**Heft:** 1

**Buchbesprechung:** Road History : Planning, Building and Use [Gijs Mom, Laurent Tissot]  
**Autor:** Simeon, Christophe

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

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

und Zentralisierung der Betriebsabläufe reflektiert. Sehr schön kommt hier zum Ausdruck, wie dieses zukunftssträchtige Programm zwar viel Euphorie auslöste, aber angesichts der EDV-Möglichkeiten der 1960er-Jahre vorerst kaum Resultate zeitigte. Als zweites Paradigma untersucht die Autorin die Modernisierung der SBB durch Beschleunigung, was nicht nur den Taktfahrplan hervorbrachte, sondern nach ethischen Geburtswehen letztendlich in die Grossprojekte von «Bahn 2000» und der NEAT mündete. Drittens sodann verortet das «Service-public-Paradigma» die SBB im zunehmend angespannten gesellschafts-politischen und verkehrswirtschaftlichen Kontext (zum Beispiel Leistungsaufträge, Entgeltungen für gemeinwirtschaftliche Aufgaben).

Abschliessend bündelt die Autorin die drei Ebenen in einer Synthese, wobei sie herauschält, wie diese in oft enger gegenseitiger Abhängigkeit standen. So war etwa der Taktfahrplan als Angebotsverbesserung eine Beschleunigungsmassnahme, zugleich aber auch ein hilfreiches Instrument zur Optimierung der Automatisierung. Erst diese Interferenz verhalf dieser lange Zeit ungeliebten, «subversiven» Innovation unternehmensintern zum Durchbruch. Gisela Hürlimann zeichnet somit nicht einfach nur nach, was wann geschehen ist. Vielmehr, und darin liegt der eigentliche Hauptwert dieser Studie, richtet sie ihr Augenmerk auf die Prozesse und Strukturen, die Innovationen und die damit verbundenen Entscheidungsfindungen unternehmensintern überhaupt erst ermöglichten. Als sehr fruchtbar erweist sich in diesem Zusammenhang im Übrigen der Einbezug internationaler Aspekte, vornehmlich natürlich der Bahnpolitik innerhalb der EU, welche die jüngere Entwicklung der SBB mitunter richtungsweisend prägte.

Mit ihrem umfangreichen Quellenmaterial, darunter diverse Interviews mit

ehemaligen Exponenten der SBB wie Benedikt Weibel, weiss Gisela Hürlimann sicher und erhellend umzugehen. Der rote Faden geht in dieser gut strukturierten, exakt dokumentierten und argumentativ überzeugenden Arbeit trotz der (technischen) Komplexität der Themenfelder nicht verloren. Wie die Autorin selbst schreibt, deckt ihr Beitrag nur Teilaspekte einer noch zu erarbeitenden umfassenden neuzeitlichen Bahngeschichte ab. Dazu bietet er zweifellos eine gelungene und anregende Grundlage. Interessant wäre beispielsweise zu erfahren, wie andere Schweizer Bahngesellschaften auf die damaligen Zeichen der Zeit reagierten und warum ihre Reaktionsmuster, verstanden als Prozesse der Entscheidungsfindung und -durchsetzung, allenfalls divergierten.

*Thomas Frey (Bern)*

**Gijs Mom, Laurent Tissot (éd.)  
Road History  
Planning, Building and Use**

Editions Alphil, Neuchâtel 2007, 207 p., FS 42.–

Progressivement délaissées depuis le milieu du XIXe siècle avec l'arrivée du chemin de fer, les routes connaissent durant les premières décennies du XXe siècle un tournant majeur de leur histoire avec l'apparition du transport mécanisé. De par sa vitesse, son poids ou l'espace qu'elle occupe dans les villes, l'automobile pose en effet des problèmes conséquents à la société, que cela soit au niveau de sa relation avec les autres utilisateurs des routes, de la détérioration accélérée de ces dernières ou des embouteillages de plus en plus importants dans les centres urbains. Le tourisme automobile crée également de nouvelles attentes en matière de déplacements. Une partie de ces problèmes peut être résolue par une amélioration de l'état des routes. Cette mesure nécessite toute-

fois des investissements conséquents auxquels les autorités locales ou régionales, jusque-là en charge de ces infrastructures, ne sont pas à même de faire face. Une refonte structurelle de la gestion du réseau routier doit donc se faire à l'échelon national, de manière à bien organiser la mobilisation et la distribution des fonds nécessaires aux travaux à entreprendre. Tenant compte de ces éléments, le présent ouvrage tend à montrer sous divers aspects de quelle façon l'arrivée des automobiles a été négociée dans la plupart des grandes nations industrialisées.

Constitué de neuf contributions, ce livre présente l'avantage de réunir en une seule langue un échantillonnage de ce qui se fait actuellement dans un champ jusque-là peu exploré. D'une manière générale, quelques lieux forts peuvent être identifiés. Etant d'une importance nationale, le réseau routier est fortement lié au monde politique, qui délivre des concessions, finance, planifie et dirige des projets. Cela dit, les politiques ne sont pas les seuls à intervenir. En fait, la question des routes s'insère dans un système socio-technique à acteurs multiples dont le poids et l'influence évoluent selon le lieu et l'époque. En font partie les ingénieurs, les experts en politique de transport, les lobbies de la route et de la motorisation, les autorités provinciales et gouvernementales, ainsi que la population en général, qui doit également composer avec ce nouveau moyen de transport. Si des points communs dans l'évolution du rapport de force de ces acteurs peuvent être décelés dans les études figurant dans cet ouvrage, d'autres mettent en évidence des caractéristiques propres à chaque pays. Par exemple, Bernd Kreuzer montre dans son étude sur l'Autriche que l'Etat central n'avait de manière générale que peu d'emprise sur les autorités régionales, fortement autonomisées. Aussi, il ne parviendra pas à faire adopter un règlement de circulation uniforme dans le pays durant

les années 1930, si bien que la moitié du pays circulera à gauche et l'autre à droite jusqu'à l'*Anschluss* de 1938. A leur arrivée au pouvoir, les autorités allemandes mettront rapidement de l'ordre en imposant le règlement allemand en la matière. Appréhendant ce sujet sous un angle tant structurel, social que culturel des plus intéressants, les contributions de cet ouvrage permettent au lecteur de découvrir de quelle façon chaque Etat gère un problème d'envergure nationale. Sans trop entrer dans les détails, la préface de Bruce Seely donnant une bonne vue d'ensemble comparative et analytique, il peut être utile d'évoquer les grandes lignes des thèmes abordés. Six auteurs (Mom, Fein, Zeller, Vahrenkamp, Kreuzer et Moraglio) concentrent l'essentiel de leurs recherches sur la période-clé de l'Entre-deux-guerres. Ces recherches portent sur l'amélioration du réseau existant et la construction de nouvelles routes, le transfert de compétence du niveau local au niveau national, le discours culturel et l'esthétisation des nouvelles infrastructures (autoroutes, routes touristiques), ainsi que la relation entre les politiques et les différents acteurs de ce champ. Trois autres auteurs (Flonneau, Haefeli et Mende) discutent quant à eux de la gestion des routes au niveau urbain et des effets que cela entraîne. Entre la mise en place d'une politique raisonnée du trafic et la modernisation des infrastructures pour faire face à l'engorgement croissant des centre-villes, l'aménagement des routes participe à une redéfinition des centres urbains, dont la structure médiévale n'est plus adaptée à la situation. Ce changement ne s'opère pas sans poser des problèmes, notamment en ce qui concerne la protection du patrimoine. A ce sujet, le travail de Matthieu Flonneau met en évidence la vague de résistance de la population parisienne vis-à-vis des aménagements dans le centre historique de la ville à partir des années 1960. En guise de bilan, les quel-

ques contributions de ce livre montrent que l'histoire des routes est bien plus complexe et dense qu'on ne pourrait l'imaginer de prime abord, le lecteur découvrant ici un lieu qui interagit dans la durée avec la société dans son ensemble. Si une critique devait être adressée à cet ouvrage, elle concernerait la dimension économique du sujet, qui reste très peu développée. En effet, alors que la majorité des auteurs avance la question légitime du financement des travaux à entreprendre pour expliquer le changement structurel de ce domaine, très peu de chiffres étayent cette question essentielle. En l'absence de ces derniers, le lecteur ignore par exemple quelle part du budget de chaque pays est consacrée aux infrastructures routières, ni par quel type de fiscalité les fonds nécessaires sont récoltés. Une étude de ce type pourrait contribuer à une meilleure compréhension des différences nationales au niveau de la gestion de leurs réseaux routiers respectifs.

*Christophe Simeon (Lausanne)*

**Gijs Mom  
Electric Vehicle  
Technology and Expectations  
in the Automobile Age**

The Johns Hopkins University Press, Baltimore 2004,  
423 S., f. 24.–

Die Diskussion um Alternativen zum Benzinmotor hat in der jüngeren Vergangenheit weltweit (wieder) mehr Aufmerksamkeit gefunden. Dies vor dem Hintergrund der Klimafrage und anderer Umweltprobleme sowie der Suche nach Alternativen zum Erdöl, welches in Zukunft zumindest nicht mehr so billig wie heute zur Verfügung stehen wird. Dieser neue Impetus hat vor allem in den USA einige verkehrshistorische Publikationen angeregt; besondere Aufmerksamkeit gefunden hat dabei der Rückblick in die Frühgeschichte des Autos

um 1900. Bekanntlich war der Siegeszug des Explosionsmotors damals noch keineswegs vorgespürt, der Elektromotor war eine attraktive Option, welcher in den Augen der meisten Experten die besten Chancen hatte, das Auto der Zukunft anzutreiben.

Gijs Moms Buch reiht sich in diese Serie von Publikationen ein und überragt sie gleichzeitig deutlich. Er liefert durch seine ebenso anspruchsvolle wie gelungene interdisziplinäre Synthese von Technikgeschichte und Kulturgeschichte einen wichtigen Beitrag zur Versöhnung der «zwei Kulturen» und macht dabei deutlich, wie sehr die Geschichtswissenschaft davon profitieren könnte. Und nicht zuletzt bietet das Buch einen originellen Beitrag zur Theorieentwicklung im Bereich der Sozialgeschichte der Technik.

Gijs Mom ist von seinem Werdegang her prädestiniert für ein solches Vorhaben. Nach einem Erststudium in holländischer Literatur bildete er sich zum Automobilingenieur weiter und erlebte so die Kluft der «zwei Kulturen» aus erster Hand. Heute lehrt er an der TU in Eindhoven Technikgeschichte. Gijs Mom hat sich darüber hinaus grosse Verdienste bei der in den letzten Jahren spürbaren Neubelebung der Verkehrsgeschichte erworben. Als Mitbegründer und Präsident der International Association for the History of Transport (2003) hat er als unermüdlicher Netzwerker grossen Anteil daran, dass die Verkehrsgeschichte aus ihrem Dornröschenschlaf erwacht ist und von einer Nische für nostalgische Auto- oder Bahnfreake zu einer historischen Teildisziplin geworden ist, die sich an den aktuellen Ansätzen der Geschichtswissenschaft orientiert.

In seinem Blick auf den Kampf der Antriebssysteme – denn nicht zuletzt davon handelt sein Buch – geht Mom nicht vom «obsiegenden» Benzinmotor aus, sondern richtet seine Aufmerksamkeit primär auf die «unterliegende» Technologie