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

Herausgeber: [s.n.]

Band: 6 (1999)

Heft: 2

Rubrik: Besprechungen = Comptes rendus

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 18.10.2025

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

LITERATUR ZUM THEMA
COMPTES RENDUS THEMATIQUES

THOMAS BUSSET, JON MATHIEU (HG.)
MOBILITE SPATIALE ET FRONTIERES
RÄUMLICHE MOBILITÄT UND GRENZEN

HISTOIRE DES ALPES 1998/3, CHRONOS, ZÜRICH 1998, 388 P., FS 48.–

Sur le thème de la mobilité et des frontières dans les Alpes, l'Association internationale pour l'histoire des Alpes a organisé en 1997 un colloque à Grenoble dont ce volume publie les communications. Pas moins de 26 textes (11 en français, 11 en allemand et 4 en italien), rassemblés en quatre groupes: le premier envisage globalement les tendances actuelles de la recherche et les trois autres rangent les différentes contributions en trois périodes chronologiques.

La première partie est particulièrement utile dans la mesure où l'on peut en quelques dizaines de pages se mettre commodément à jour dans plusieurs directions de recherche profondément renouvelées durant les dernières décennies. Ainsi, parmi d'autres, le bilan critique de Laurence Fontaine montre les limites des modèles couramment utilisés pour rendre compte de la mobilité en insistant sur les effets perturbateurs que ces modèles exercent sur notre mode d'intelligibilité des migrations. Pour sa part, le rapport nuancé de Pier Paolo Viazzo fait un sort à la thèse des montagnes comme réservoir inépuisable d'hommes en insistant sur les systèmes de démographie à faible natalité.

Que retenir des nombreuses communications qui couvrent un énorme champ chronologique et géographique, de la Préhistoire à nos jours, et l'ensemble de la chaîne alpine? Au risque d'un choix sans doute partial, on mentionnera les bilans de recherches très prometteuses en cours (particulièrement celles sur l'utilisation du métal à l'âge du bronze ou encore la grande enquête d'Anne Radeff sur les mobilités de la fin de l'Ancien Régime). Des régions plus difficilement accessibles, notamment pour des raison linguistiques, donnent lieu à des communications intéressantes (la Slovénie au Moyen Age par exemple, ou pour des périodes plus récentes les Alpes Juliennes et les Alpes Carniques). Des approches nouvelles permettent d'affiner notre compréhension de ce phénomène majeur découvert par l'historiographie voilà une trentaine d'années déjà, à savoir que les Alpes ont joué le rôle de barrières sans doute mais ont été des espaces traversés et intensément vécus. Voyez, par exemple, les communications sur la contrebande aux 17e–18e siècles. Des travaux aux confins des différentes disciplines illustrent aussi le profond renouvellement de thèmes apparemment plus classiques. La recherche d'Andreas Bürgi sur la figure du chasseur de chamois dans la littérature du 18e siècle en est un bon exemple. D'autres travaux sur la réception des idéologies contemporaines dans l'espace montagnard (Thomas Hellmuth) ou sur les récits de vie des migrantes du Tirol (Sabine Schweitzer) mériteraient plus qu'une simple mention.

Ce volume composite, pour lequel une introduction plus substantielle des éditeurs aurait été bienvenue, témoigne avec bonheur de la vitalité des recherches alpines autour de centres dynamiques, au premier rang desquels Grenoble, Innsbruck et Trente. Dans ce contexte et sur des chantiers de pointe, on ne peut que regretter, sauf individualités remarquables, l'abstention complète de la recherche suisse.

François Walter (Genève)

MAXWELL G. LAY
DIE GESCHICHTE DER STRASSE VOM TRAMPELPFAD ZUR AUTOBAHN
CAMPUS, FRANKFURT 1994, 305 S., FS 73.–

Cet ouvrage, écrit de la plume de l'Australien Maxwell Gordon Lay, ingénieur des Ponts et Chaussées, directeur de l'administration routière de l'Etat de Victoria et professeur associé de l'Université de Melbourne, a été traduit de l'anglais par Thomas Pampuch et Timothy Slater. L'édition originale parut, en 1992, sous le titre *Ways of the World. A History of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them*. Ce livre, qui n'est pas le premier écrit publié par Lay – on lui doit, entre autres, *Handbook of Road Technology* (1986) – constitue une véritable somme tissée autour des transports terrestres depuis les temps les plus reculés, avec des parenthèses consacrées aux moyens de transport fluviaux et maritimes. La démarche de l'auteur consiste à «lire» les voies de communication, à ébaucher une histoire de la technique insérée dans le cadre de l'histoire de la vitesse, de l'histoire urbaine, de l'histoire de l'énergie, de l'histoire culturelle tout court. Disons-le sans ambages: Lay a gagné son pari et ce sur toute la ligne. Son Histoire de la route est non seulement originale – la perspective novatrice nous permet de mieux comprendre l'éclosion de notre société mobile – mais aussi fort bien documentée et, mieux encore, agréable à lire grâce aux anecdotes qui parsèment le livre, aux réflexions autour de l'étymologie de certains termes – saviez-vous que le mot anglais *travel* provient du français *travail* ou que le mot *omnibus* trouve son origine dans le nom d'une chapellerie bordelaise? – aux citations littéraires (Kerouac, Kipling…) et aux touches d'humour que l'auteur laisse transparaître çà et là. Le texte est complété par une riche iconographie et, plus important encore car trop souvent absent des productions françaises, par divers instruments utiles, à savoir une chronologie qui permet au lecteur de se repérer plus aisément, une bibliographie très riche – mais qui, hélas!, comporte peu de titres écrits dans une langue autre que l'anglais – et trois index (noms propres, toponymes et matières).

Dans les huit chapitres qui constituent le livre, Maxwell Lay explore de nombreux thèmes: les raisons de la croissance de la circulation et les réactions sociales face à ce phénomène, les règles de la circulation, les retombées des décisions de l'administration étatique (p. ex. le rôle fédérateur et identitaire des routes nationales) ou des autorités militaires, en passant par l'aménagement urbain. Ils ne forment pas des îles et des îlots fort éloignés entre eux, mais s'imbriquent comme les pièces d'un puzzle. Les interrelations entre les événements, les découvertes et les différents éléments sont bien mis en relief, grâce à la vision systémique de l'auteur (60); il s'agit, notamment, des interactions entre les voies de communication et les véhicules. Lay souligne le rôle joué par un nombre de personnages célèbres – Blaise Pascal, qui établit, en 1662, un véritable réseau de transport urbain à Paris, Alfred Nobel, John Mc Adam –, sans oublier les acteurs méconnus ou la place non négligeable qu'occupe le hasard. La Suisse, divine surprise, a exercé une influence notable dans l'histoire des transports par voie terrestre: le Val de Travers fut l'un des principaux pourvoyeurs d'asphalte naturel, qu'on exporta, bien plus tard, aussi loin qu'aux Etats-Unis, le symbole «passage interdit» est d'origine helvétique (il servait autrefois aux frontières, pour signaler que le passage n'était guère souhaité…). Mentionnons également le Neuchâtelois André Mérian, qui s'est aperçu, par hasard, que l'asphalte pouvait servir à recouvrir

les routes, et Isaac de Rivas, qui construisit, en 1813, la première automobile mue par un moteur à combustion interne, mais dont le maniement était plutôt du ressort de l'aventure. Le canton des Grisons d'ailleurs avait interdit, jusqu'à 1928, la circulation automobile sur son territoire!

Le parcours professionnel de Lay pourrait supposer qu'il ferait l'apologie de l'automobile, cette «deuxième compagne de l'homme» (Mumford). C'est du moins l'à priori que j'avais avant d'avoir entamé sa lecture. Or, tout au long de l'analyse, l'auteur maintient un regard lucide et nuancé. Il prône la complémentarité des modes de transport, critique, parfois vertement, l'oligopolisation des transports et la croissance vertigineuse des transports privés, avec son lot de nuisances diverses (pollution, croissance incontrôlée des villes, défigurement du paysage, éclatement à outrance des fonctions urbaines etc.). Notons au passage, comme le développe Lay, que ces nuisances ne datent pas d'aujourd'hui (les bouchons existaient déjà dans la Rome antique), mais que l'automobile les a notoirement exacerbées, tout en générant des problèmes inédits. Et pourtant l'automobile avait suscité, comme le chemin de fer, des espoirs («rapprochement des humains») qui, malheureusement, ont été déçus par la suite.

Dans le dernier chapitre, Lay cite à plusieurs reprises l'urbaniste et penseur états-unien Lewis Mumford, pourfendeur de la dérive technocratique de la société: «La première leçon que nous devons apprendre, dit-il, est que la ville est faite pour l'Homme et sa culture, et non pas pour que les voitures la traversent à vive allure et sans relâche» (267). Le livre de Lay fournit matière à réflexion et mérite non seulement la lecture, mais le débat. Est-ce que nos sociétés, schizophrènes à maints égards, sont prêtes à prendre conscience de cette voie sans issue, mais pas encore à sens unique, dans laquelle nous nous sommes engagés?

Rafael Matos (Genève)

FRANÇOIS CARON
HISTOIRE DES CHEMINS DE FER EN FRANCE
TOME I, 1740–1883

FAYARD, PARIS 1997, 700 P., FS 69.30

On éprouve à la lecture de l'énorme livre de François Caron une grande jubilation. La traversée de ce monument historiographique ne saurait en effet laisser indifférent quiconque attend d'une histoire des techniques qu'elle ne s'enferme pas dans le récit héroïque de la victoire de l'homme sur la matière, ou dans le catalogage d'inventions rebattues.

Le livre est en effet peuplé d'objets mécaniques, mais aussi d'acteurs (ingénieurs, banquiers, administrateurs, agents des compagnies ferroviaires, usagers), de systèmes et de réseaux, de pratiques héritées et inventées, de temps et d'espace. L'auteur les entremêle avec virtuosité: les systèmes techniques n'y ont pas de vie propre mais sont créés et portés par des hommes. Leur évolution connaît des rythmes différenciés par le poids variable des héritages, l'impact inégal des innovations ou les résistances imprévisibles des hommes et des machines.

Cette attention portée à la complexité du phénomène ferroviaire permet à l'auteur de corriger quelques lieux communs: il n'y eut pas, par exemple, de «révolution ferroviaire» au début du 19e siècle. Les techniques nouvelles furent en fait absorbées par le système de transport routier en place dès la fin du siècle précédent. Dans ce vaste processus d'adaptation technologique et de réemploi des principes de financement, issus des pratiques routières,

le corps des Ponts et Chaussées joua un rôle central. Comme les banquiers dans les années 1830, les ingénieurs des Ponts, tout en proclamant leur réticence, surent contrôler à leur avantage le nouveau système. Celui-ci connut trois phases d'évolution. La première fut caractérisée par l'apprentissage, indispensable à la maîtrise des nombreux dysfonctionnements. C'est le moment où se met en place une culture ferroviaire originale, inspirée du modèle anglais. On ne peut véritablement parler de système qu'après 1850. L'Empire opte alors pour le réalisme, imposant la logique du monopole et la garantie par l'Etat. La sécurité et la régularité d'une part, la rentabilité de l'autre, sont au cœur de l'exploitation. Dans une dernière phase, après 1870, une nouvelle génération d'ingénieurs fera entrer le chemin de fer dans l'âge de l'organisation, de l'électricité et de l'automatisme. En 1883, une convention stabilisera les relations entre l'Etat et les six compagnies, première étape vers l'unification des réseaux.

Caron montre que l'installation des chemins de fer dans le paysage des transports en France est loin d'être un long fleuve tranquille. Le processus est rythmé par des crises économiques (en 1846–1848, 1873–1876 et 1882) et des accidents de parcours qui remettent régulièrement en cause l'avenir de l'entreprise.

De plus, toutes les composantes du système n'avancent pas à la même allure. Ainsi dans les années 1840–1860, les prouesses des ingénieurs, qui parviennent à augmenter le rendement du travail et la productivité du capital, introduisent des distorsions dans le système global où beaucoup d'archaïsmes demeurent: dans la signalisation, qui repose toujours sur les hommes, ou dans l'emploi de l'acier, qui demeure exceptionnel.

Le livre accorde un statut particulier à l'innovation, dont les modes d'intégration à des complexes à la fois techniques et humains, temporellement et spatialement situés, sont décrits en détails. Cet objet d'étude privilégié de l'histoire des techniques n'écrase cependant pas tout sur son passage, l'auteur abordant avec la même attention les problèmes de perpétuation ou de réutilisation.

De façon générale, Caron présente en permanence les choix du développement comme négociés, que ce soit le tracé des voies, la sélection du matériel, les stratégies de financement ou encore les régimes juridiques. Les crises elles-mêmes apparaissent comme gérées, telle celle du crédit public qui freine en 1855 la poursuite des travaux engagés par les compagnies, et non comme des fatalités accablant les acteurs du jeu économique. Les rapports de forces sont ainsi présentés comme en perpétuelle reconfiguration, les hommes comme capables d'agir sur les phénomènes de grande ampleur, les déclenchant et les contrôlant avec plus ou moins de bonheur. Le compromis est par conséquent sans cesse à trouver. Dans le domaine politique par exemple, l'opposition de ceux craignant l'émergence de féodalités financières et de ceux redoutant que l'Etat n'augmente sa puissance en s'accaparant les chemins de fer, ne put être dépassée que par la création d'une troisième voie, pragmatique celle-là.

Tout au long du livre, les hommes, avec leurs *a priori,* sont donc aux prises avec les systèmes – le personnel politique de la monarchie de Juillet et de la IIème République éprouva toujours de la méfiance envers les compagnies ferroviaires et leurs raideurs – la préférence donnée par les Ponts et Chaussées à des ouvrages d'art imposant se maintint pendant tout le siècle malgré ses surcoûts avérés.

C'est dire si Caron ne nous présente pas une histoire du chemin de fer euphorique, grisée par le spectacle du progrès universel. Son récit est au contraire ouvert et évite systématiquement la téléologie.

D'où des mises au point régulières corrigeant les explications courantes, comme à propos du «retard» français où, évitant la psychologie sommaire – les Français seraient naturellement plus rétrogrades en matière de chemin de fer que les Anglais –, l'auteur explique que le décalage est la conséquence des difficultés à concevoir un modèle national adapté à des conditions naturelles et humaines, ainsi qu'à des traditions institutionnelles et industrielles différentes de celles de l'Angleterre (121). D'où aussi son insistance sur les situations d'urgence dans lesquelles sont parfois prises des décisions qui engagent l'avenir du système. Ainsi, dans les années 1840, il faudra faire face en toute hâte à l'engorgement des réseaux suite à l'augmentation subite du volume des affaires. D'où enfin le soin particulier mis à replacer les sources dans leur contexte polémique.

Une des originalités du livre consiste à ne pas déshumaniser les systèmes: la maîtrise des hommes – dans une France des ingénieurs qui se méfia toujours de l'automatisation et refusa d'exploiter toutes les possibilités offertes par l'électricité – fut toujours considérée par les compagnies comme un objectif essentiel, garantissant – grâce à une organisation très fortement hiérarchisée et à l'accent mis sur l'écrit comme forme de transmission des ordres – la sécurité, l'une des clefs de voûte de l'organisation des compagnies. Si l'importance accordée par l'auteur au personnel (au-delà des ingénieurs) est capitale, éclairant d'une façon originale le fonctionnement d'un système qui ne s'appuya pas que sur des compétences «décisionnelles» ou «créatives», on peut regretter cependant que le dernier chapitre du livre, consacré aux représentations du chemin de fer, aux sensations procurées par le voyage en train, rompent avec la subtile complexité qui présidait jusqu'ici à la construction des problèmes. On tombe en effet dans un collage de citations exemplaires convoquées pour attester de réalités trop générales pour être éclairantes. Les pratiques des «usagers» en sortent moins bien dessinées que celles des concepteurs et des administrateurs du réseau.

L'évolution du secteur des chemins de fer, traversée au 19e siècle par des enjeux politiques majeurs mais aussi techniques, sociaux et symboliques, se révèle, au terme de l'ouvrage, un objet d'histoire totale particulièrement riche. Il permet de nouer approches, échelles, sources et temporalités jusqu'à la «dissolution disciplinaire», ce moment (béni!) où l'on est bien en peine de savoir si on lit un livre d'histoire, de sociologie ou d'anthropologie.

On aurait pu souhaiter qu'une place plus importante soit faite à l'approche spatiale des phénomènes. Les relations train – route ne sont en effet pas vraiment abordées ou alors limitées aux transferts de connaissances, de pratiques, ou de technologies. L'articulation du chemin de fer à d'autres systèmes ou réseaux – transport maritime, réseau ferroviaire européen, dénivellations spatio-économiques du territoire, réseau urbain – n'est le plus souvent qu'ébauchée.

D'autres travaux, s'engageant dans le chemin ouvert par cette somme herculéenne, viendront certainement compléter ces aspects. Les thèses de Caron seront alors discutées, peut-être même corrigées. Quoi qu'il en soit, cette *Histoire des chemins de fer* demeurera une magistrale proposition de saisie globale d'un phénomène complexe dans la longue durée, auquel le deuxième tome annoncé devrait donner encore plus d'ampleur.

Rémy Campos (Paris)

NEUE BÜCHER ÜBER STRASSEN

ALFRED GOTTWALDT
JULIUS DORPMÜLLER
DIE REICHSBAHN UND
DIE AUTOBAHN. VERKEHRS-
POLITIK UND LEBEN DES
VERKEHRSMINISTERS BIS 1945
ARGON, 136 S., BERLIN 1995, DM 49,80

ERHARD SCHÜTZ,
ECKHARD GRUBER
MYTHOS REICHSAUTOBAHN
BAU UND INSZENIERUNG
DER «STRASSEN DES FÜHRERS»
1933–1941
CHRISTOPH LINKS, 179 S., BERLIN 1996, DM 68.–

WALTER ZSCHOKKE
DIE STRASSE IN DER VERGESSENEN LANDSCHAFT
DER SUSTENPASS
GTA-VERLAG, 159 S., ZÜRICH 1996, FR. 60.–

Strassen sind mehr als betonierte oder asphaltierte Transportunterlagen. An Strassen und Strassennetze knüpfen sich Werthaltungen, Erwartungen und ästhetische Ansichten. Gesellschaften prägen ihre Strassen aus, gleichzeitig verändern diese Verkehrswege durch Gebrauch und Akkulturation ihre sozialen und geographischen Räume. Diese Annahme liegt – in je verschiedenem Ausmass – den hier vorzustellenden Veröffentlichungen zugrunde. Allesamt behandeln sie Planung und Bau von Verkehrswegen, untersuchen Akteure und Interessen und gewichten dabei kulturelle, wirtschaftliche und technische Faktoren in Analyse und Darstellung jeweils unterschiedlich.

Gottwaldts reich bebilderte Veröffentlichung kommt zunächst als politische Biographie daher. Der Autor, Kurator für Schienenverkehr am Museum für Verkehr und Technik in Berlin und ausgewiesener Eisenbahnhistoriker, untersucht den Lebensweg von Julius Dorpmüller (1869 bis 1945), der ab 1926 Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn (DR) und ab 1937 Reichsverkehrsminister war. Gottwaldts eigentliche Themen sind aber die Verknüpfung einer ausserordentlichen Eisenbahnerbiographie mit den politischen, wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen und die Erinnerungspraxis der deutschen Eisenbahnen nach dem Zweiten Weltkrieg. Bis 1980 unterhielt die Deutsche Bundesbahn nämlich eine «Julius-Dorpmüller-Schule» zur Fortbildung ihrer Mitarbeiter; Dorpmüllers Grabstelle wurde bis vor wenigen Jahren auf Kosten der deutschen Staatsbahn gepflegt. Dabei war Dorpmüller als Bahnchef und Verkehrsminister herausgehobenes Mitglied der Funktionselite des nationalsozialistischen Deutschland. Die Deportationszüge der Reichsbahn in die Konzentrationslager stehen für den Grad der Einbindung in und die Bedeutung der DR für das Naziherrschafts- und -terrorsystem.

Insofern erscheint es überfällig, anhand der Person Dorpmüllers die Rolle der Reichsbahn im «Dritten Reich» näher zu untersuchen. Ein solcher Wunsch nach professioneller Selbstvergewisserung und nach der Neukonstruktion von Traditionslinien ist derzeit gefragt; er war auch Antrieb für die Deutsche Bahn AG, die Geschichte der deutschen Eisenbahnen von einem Team professioneller Historiker untersuchen zu lassen. Eine Buchveröffentlichung ist für den Herbst 1999 angekündigt. Aber auch danach wird Gottwaldts Biographie wertvolle Aufschlüsse besonders zur nationalsozialistischen Verkehrspolitik bieten.

Dorpmüller studierte an der Technischen Hochschule Aachen Eisenbahn- und Strassenbau und trat in die Dienste der staatlichen Eisenbahn. Von 1907 bis 1918 baute er Eisenbahnlinien in China. Zuhause in Deutschland stieg er in der 1920 gebildeten Deutschen Reichsbahn

rasch auf. Bei seiner Berufung an die Reichsbahnspitze 1926 kritisierten ihn die Gewerkschaften zunächst als Vertreter der Schwerindustrie. Nach Ansicht des Biographen verstand es Dorpmüller jedoch, die Aufgaben der Reichsbahn als grösster Arbeitgeber in der ökonomisch instabilen Weimarer Republik und ihre Rolle als Reparationsobjekt nach den Bestimmungen des Versailler Vertrags zu tarieren.

Dass Dorpmüller in seiner Eigenschaft als DR-Generaldirektor die Grenzen seiner Spielräume auch bewusst überschritt, zeigt der Skandal um den Schenker-Vertrag. 1931 schloss die Reichsbahn mit der Spedition Schenker einen Vertrag über Zusammenarbeit im Güterverkehr, um Haus-zu-Haus-Verkehr unter dem Dach der Eisenbahn zu ermöglichen. Deutsche Schenker-Konkurrenten protestierten gegen diese Bevorzugung eines Wettbewerbers. Hinter den Kulissen brüskierte Dorpmüller indes das Reichskabinett: Er offenbarte, dass die Reichsbahn Schenker bereits völlig aufgekauft habe, dies aber geheim bleiben müsse. Dieser schroffe Schritt verhinderte, wie Gottwaldt schreibt, die Ernennung Dorpmüllers zum Reichsverkehrsminister. Die Konsequenzen für die unternehmerische Strategie der Reichsbahn werden jedoch nur angedeutet. Bei diesem wie bei einigen anderen Punkten hätte man sich gewünscht, dass der Autor die bisweilen ausführlichen Zitate und deskriptiven Abschnitte zugunsten einer noch zupakkenderen Analyse zurückgedrängt hätte.

Der Hauptteil des Buchs widmet sich der Reichsbahn im Nationalsozialismus. Dorpmüller wird als Teil jener konservativen Funktionselite geschildert, die nach Hitlers Machtübernahme sektorales Funktionieren als wichtigste Aufgabe ansah und in weiten Bereichen ideologische Affinitäten mit den Grundannahmen der neuen Politik aufwies. Zudem bezog Dorpmüller die neue Regierung in sein Machtkalkül ein, das Verkehrsmonopol der Reichsbahn auf der Schiene auf die Strasse auszudehnen, scheiterte aber am Einspruch des Reichsverkehrsministeriums. Nach Pressionen der SA und weiterer Naziverbände, die zum Teil die Entlassung Dorpmüllers forderten, schaltete sich Hitler selbst in den Konflikt ein und sicherte die Position des Direktors. Im Gegenzug betrieb Dorpmüller die «Gleichschaltung» der DR rasch. Diese Abhängigkeit Dorpmüllers von Hitler spiegelte sich auch beim Bau der Reichsautobahnen, als der Diktator die Reichsbahn in das von der Bahn ungeliebte Grossprojekt einband. Als die Regierung Hitler die Autobahnpläne im Frühjahr 1933 vorantrieb, übertrug sie der Reichsbahn «eine Art von Gesamtleitung dieses Projektes» (41). Gottwaldt erklärt diese Indienstnahme durch das Versprechen auf zukünftige Kompetenzen für die Bahn und Dorpmüllers geschwächte Stellung durch die Krise von 1933. In der Folge gewann aber im polykratischen Regierungssystem des Nationalsozialismus die Konkurrenzbehörde «Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen» des Strassenbauingenieurs Fritz Todt die Oberhand. Dies schildert Gottwaldt ebenso ausführlich wie die Kriegsvorbereitungen der Reichsbahn und ihre Rolle beim Völkermord an den europäischen Juden.

Insgesamt ist es Gottwaldt gelungen, Dorpmüllers Biographie mit einer breit verstandenen Geschichte der Verkehrspolitik zu verweben. Weil ein persönlicher Nachlass fehlt, konnte zwar keine Charakterstudie entstehen. Die politische Rolle Dorpmüllers ist aber wichtig genug, um instruktiv Mythen von «unpolitischer» oder «missbrauchter» Technik zurückzuweisen. Damit dürfte das auf Breitenwirksamkeit ausgelegte Buch in einer ausserwissenschaftlichen Öffentlichkeit wichtige Fragen aufwerfen, die innerhalb der

historischen Zunft mit grossem theoretischem Elan diskutiert werden. Für Fachhistoriker bietet die Veröffentlichung wichtige Korrekturen und Ergänzungen der NS-Verkehrspolitik. Vermisst werden Register und Bibliographie.

Die Reichsautobahnen als Bestandteil der Mythen- und Propagandawelt des Nationalsozialismus untersuchen die beiden Berliner Literaturwissenschaftler Erhard Schütz und Eckhard Gruber. Nach einer überraschend kurzen Einleitung, der eine ausführlichere Auseinandersetzung mit dem Begriff des Mythos sicherlich gutgetan hätte, bieten die Autoren eine fundierte Entstehungs- und Baugeschichte der deutschen Autobahnen. Einerseits wollen sie gängige Mythen und populäre Vorstellungen über die nationalsozialistische Urheberschaft der Autostrassen aufklärerisch konterkarieren und haben dazu die einschlägigen Archive konsultiert. Anderseits und überwiegend interessieren sie sich für die von einer wie auch immer zu wertenden historischen Wirklichkeit losgelöste Realität des Mythos, der durch die massive Propaganda erst seine Breiten- und Spätwirkung entfalten konnte. Auf diesem Gebiet zeigt das Buch seine grössten Stärken. Schütz/Gruber zeigen, welche Repräsentationen die Reichsautobahn in Theaterstücken, Büchern, Hörspielen, Rundfunkreportagen, Gemälden, Gedichten, Brettspielen und Fotografien erfuhr. Diese Propaganda trug Züge der Massenproduktion. In ihrer Breite wurden diese Vermittlungsebenen bislang nicht dargestellt und untersucht. Über diese Analyse erschliesst sich das Argument des Buches, wonach die Autobahn in vielerlei Hinsicht als Medienprodukt und Medienprojekt zu verstehen ist. Besonders hervorzuheben sind die Abbildungen, die weit über Illustrationen hinausgehen und als eigene Argumentenkette das Buch durchziehen. Für die seit den 1970er Jahren stetig anwachsende Literatur zu den deutschen Reichsautobahnen eröffnen Schütz/Gruber eine neue Anschauungsebene, indem sie auf die mediale Wirklichkeit der Betonstrassen eindringlich hinweisen. Fachhistoriker werden allerdings darüber enttäuscht sein, dass die Autoren auf eine ausdrückliche Auseinandersetzung mit der reichhaltigen Literatur verzichten, so dass die Erkenntnisgewinne oder der Erkenntnisstand nicht immer deutlich werden. Im Fall der «landschaftlichen Eingliederung», also der als landschaftsfreundlich geltenden Bauweise, werden beispielsweise lediglich bekannte Standpunkte referiert, ohne sie anhand von Quellen zu überprüfen.

Als Produkt und Produzent von Anschauung versteht auch der Architekt Walter Zschokke in seiner an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich entstandenen Dissertation die von ihm untersuchte Strasse. Es handelt sich um den von 1938 bis 1946 gebauten Sustenpass. Zschokke zeigt, welch verschiedenen Ideenstränge vom Heimatschutz über die Landschaftsästhetik der deutschen Reichsautobahnen bis hin zur touristisch verwertbaren panoramatischen Erschliessung der Gebirgswelt in die Gestaltung der Passstrasse einflossen. Der Autor gelangt dazu nach einer ausführlichen Einleitung über den Stand der Diskurse zu Landschaft und Strassenbau in den 1920er und 30er Jahren. Ausserdem wird die Motorisierung dargestellt. Die textliche Untersuchung der Strasse folgt ziemlich gerafft und erst nach dem augenfälligsten Argument des Buchs: Einer Serie von aufschlussreichen Photographien Zschokkes der Strasse und ihrer Panoramen. Die offensichtliche Faszination des Autors durch seinen Gegenstand verknüpft sich, und darin liegt der Wert der Arbeit, mit einer Analyse der diskursiven Kontexte der Zeit. Allerdings hätte es die Argumentationskraft noch verstärkt, wenn der Autor die von ihm detail-

liert beschriebenen technischen Merkmale der Wendeplatten und Haltepunkte stärker mit internen Diskussionen der beteiligten Architekten und Ingenieure in Zusammenhang gebracht hätte. Wenn Zschokke in seinem Epilog für die 50er Jahre von einem Paradigmenwechsel zugunsten eines funktionalistischen, «amerikanischen» Leitbildes spricht, dann unterstellt dies eine hohe Übereinstimmung der Akteure vor und nach diesem Wertewechsel. Zumindest in Deutschland waren aber kontroverse Debatten über Funktionalismus und Traditionalismus in der Architektur bereits in den 20er Jahren auch unter der Prämisse der «Amerikanisierung» virulent, und ein Blick auf zeitgenössische divergierende Vorstellungen in der Schweiz hätte die Perspektiven erweitert. Zu fragen wäre z. B. auch, unter welchen gesellschaftlichen und politischen Konstellationen eher regionalistisch oder funktionalistisch orientierte Architekten Aufträge erhalten und wie sie jene zu ihren Gunsten oder Ungunsten zu nutzen verstehen. Damit soll allerdings nicht der grundlegende Wert der Arbeit geschmälert werden, die eine aufschlussreiche Fallstudie mit dem Anspruch auf Verallgemeinerung darstellt. Mehr als merkwürdig ist allerdings, dass das ohnehin schmale Literaturverzeichnis nach eigenen Angaben auf dem Stand von 1985 ist. In den zwölf Jahren bis zum Erscheinen des Buchs sind schlichtweg zu viele diskussionswürdige Titel erschienen, als dass man auf eine Auseinandersetzung so nonchalant verzichten könnte.

Vergleichend lässt sich festhalten, dass die drei untersuchten Veröffentlichungen trotz ihres stark unterschiedlichen methodischen Anspruchs einige Gemeinsamkeiten aufweisen. Alle drei rücken Strassen aus dem funktionalen Verwendungskontext in einen historisch lokalisierbaren Entstehungskontext und zeigen die verschiedenen Ansprüche und Werthaltungen auf. Gottwaldt erläutert an der Person Dorpmüllers die Doppelfunktion des Verkehrswesens als Voraussetzung des Wirtschaftslebens und als normativ eingeschriebener Zukunftsträger. An diesem Punkt setzen Schütz/Gruber ein und klassifizieren die Reichsautobahnen als modernitätsversessene Anstrengung einer jungen Diktatur, die über mediale Überhöhung und Gebrauch Mythen stiftete. Zschokke schliesslich untersucht detailliert und kontextgebunden das Fallbeispiel eines Alpenpasses, das Aufschlüsse über die Spielarten regionalistischer Architektur erlaubt. Zusammengenommen provozieren die drei Untersuchungen weitere Analysen einzelner Strassen oder Strassennetze, von denen die Verkehrsgeschichte nur profitieren kann.

Thomas Zeller (München)

HANS-LIUDGER DIENEL, BARBARA SCHMUCKI (HG.) **MOBILITÄT FÜR ALLE** GESCHICHTE DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS IN DER STADT ZWISCHEN TECHNISCHEM FORTSCHRITT UND SOZIALER PFLICHT

FRANZ STEINER, STUTTGART 1997, 269 SEITEN, FR. 96.–

«Blicken wir auf die jüngere Literatur seit den 1970er Jahren zur Geschichte des öffentlichen Personenverkehrs. Obwohl das Thema bestens geeignet wäre, Sozial-, Wirtschafts-, Politik- und Technikgeschichte zu verknüpfen, angebots- und nachfrageorientierte Ansätze gegenüberzustellen, […] das Thema zudem durch seine politische Brisanz auch Appeal hätte, haben sich ihm Historikerinnen und Historiker kaum angenommen.» (20)

Barbara Schmucki und Hans-Liudger Dienel analysieren im einleitenden Kapitel «Aufstieg und Fall des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Deutschland bis heute» des Sammelbandes «Mobilität für alle» die Situation der historischen Forschung zum Thema genau und präzise. Zwar gibt es unzählige Publikationen von Hobby- und Freizeithistorikern zum öffentlichen Nahverkehr, wissenschaftliche aber sind selten. Obwohl die Mobilitätsforschung in verschiedenen Wissenschaftszweigen zur Zeit Hochkonjunktur hat, ist die Geschichtswissenschaft davon erst am Rande betroffen. Erst in jüngerer Zeit sind sowohl in Deutschland wie in der Schweiz einzelne Arbeiten erschienen, welche die Geschichte des öffentlichen Personennahverkehr mit sozial-, wirtschafts-, politik- und/oder technikgeschichtlichen Ansätzen aufarbeiten.

Der Sammelband «Mobilität für alle» von Hans-Liudger Dienel und Barbara Schmucki ist in dieser Beziehung ein wichtiger Beitrag. Er ist das Resultat einer Tagung von Wirtschafts-, Sozial- und Technikhistorikerinnen und -historikern, die im Dezember 1994 in München stattfand. Die einzelnen Beiträge wurden in drei thematischen Teilen zusammengefasst. Drei befassen sich mit theoretischen und methodischen Überlegungen zum ÖPNV, sechs widmen sich Fallstudien aus fünf Städten Europas und Übersee (Stuttgart, Münster, Berlin, Paris, Los Angeles), zwei erweitern das Thema hin zum Freizeitverkehr und zum Fernverkehr. Abgerundet wird der Band durch das bereits erwähnte einleitende Überblickskapitel und eine umfassende Bibliographie.

Der Sammelband bietet einen umfassenden Einblick in den aktuellen Forschungsstand der Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland, und er deckt in seiner thematischen Vielfalt einen Gutteil der aktuellen Forschungsfelder ab. Durch die verschiedenen kürzeren, in sich geschlossenen Beiträge bietet er sich zudem als idealer Einstieg zu Fragen der historischen Verkehrs- und Mobilitätsforschung an. Besonders wertvoll sind all jene Beiträge, die über das lokal begrenzte Fallbeispiel hinausweisen und die Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in einen grösseren sozial- und wirtschaftshistorischen Kontext stellen. Dazu zählt u. a. der Artikel von Stefan Fisch, der die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs als Teil der Stadtplanungsgeschichte thematisiert, oder der von Dietmar Klemke über Nahverkehr im Automobilzeitalter aus Sicht der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Ebenso wertvoll ist die umfangreiche Gesamtbibliographie, die einen ausgezeichneten Überblick über die aktuelle Fachliteratur bietet.

Etwas schade ist der Umstand, dass der Band nur in wenigen Beiträgen über Deutschland hinausweist. Dies geschieht etwa im Aufsatz von Elfi Bendikat, die Berlin und Paris vergleicht, sowie im Beitrag von Stefan Bratzel, der den verkehrspolitischen Misserfolgsfall Los Angeles darstellt. So ist etwa die Entwicklung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs in der Schweiz nicht thematisiert, obwohl diese gerade in jüngerer Zeit auch in vielen deutschen Städten intensiv diskutiert worden ist. Trotzdem bleibt der Band ein sehr wertvoller Beitrag zur historischen Verkehrs- und Mobilitätsforschung, der auch für die Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte der Schweiz vielfältige Impulse vermitteln kann.

Hans-Rudolf Galliker (Zürich)

ELFI BENDIKAT
ÖFFENTLICHE NAHVERKEHRS-POLITIK IN BERLIN UND PARIS 1890–1914
STRUKTURBEDINGUNGEN, POLITISCHE KONZEPTIONEN UND REALISIERUNGSPROBLEME
WALTER DE GRUYTER, BERLIN 1999, 666 S., FR. 256.–

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts galten acht Städte auf dieser Erde als Metropolen: London, Paris, Wien, Berlin, Petersburg, Peking, Chicago und New York. Die acht Weltstädte hatten ähnliche Probleme, insbesondere die Versorgung mit Energie und Wasser. Auch der öffentliche Nahverkehr war schon damals ein zentraler Bereich kommunaler Politik. Den Leistungen dieser Verkehrspolitik widmet sich die Habilitationsschrift der Berliner Historikerin Elfi Bendikat. In dem Vierteljahrhundert vor dem Ersten Weltkrieg entstanden sowohl in Berlin als auch in Paris die Fundamente jenes Nahverkehrssystems, mit dem wir uns noch heute transportieren lassen. Die Metro bohrte sich in den Untergrund von Paris; die Stadt-, die Schnell-, die Ring- und die Hochbahn veränderten das Weichbild von Berlin; die pferdegezogenen Omnibusse verschwanden für immer im Stall der Geschichte.

Elfi Bendikats Untersuchung ist eine sorgfältig gearbeitete, detailgenaue und faktengesättigte Studie, welche durchaus das Zeug dazu hat, für all jene zum Standardwerk zu werden, die sich mit der Entstehung des modernen Nahverkehrs oder mit der Politik grosser Städte beschäftigen. Allerdings ist Bendikats Studie mit ihren 666 Seiten zugleich ein kleines Monstrum, das nur jene mit Spannung lesen werden, die bereits vom Thema eingenommen sind. Der strukturgeschichtliche Jargon und die stark technokratische Sprache machen einem den Zugang zu diesem an und für sich faszinierenden Thema nicht eben leicht. So beginnt die umfangreiche Zusammenfassung mit folgendem Satz, und es ist beileibe nicht der einzige, der mehr als 40 Wörter zählt: «Eine bilanzierende Synthese zur Intervention der kommunalen Körperschaften im öffentlichen Personennahverkehr vermag – ungeachtet der im Untersuchungsgang deutlich gewordenen Unterschiede in den strukturell bedingten Detaillösungen – vor dem Hintergrund gleicher technischer Innovationen und ähnlicher urbaner Krisenentwicklungen eine realtypische Annäherung in der Nahverkehrspolitik mit zeitlichen Verschiebungen zu konstatieren.»

Die Sprache der Autorin ist zweifelsohne auch ein Ausdruck des Ansatzes, dem sie sich verschrieben hat und den man als systemtheoretisch bezeichnen kann. Es sind Institutionen, die handeln, Gremien, die entscheiden, Strukturen, die determinieren, Konzeptionen, die regulieren. Vorangetrieben wird das Geschehen durch abstrakte Prozesse wie die Tertiarisierung und die Kommunalisierung, die Rationalisierung und die Urbanisierung. Eine solche Perspektive ist durchaus legitim, doch hat sie Konsequenzen, die nicht bloss rhetorisch sind. So gerät im Dickicht der differenzierten Argumentation, der vielen Bezüge und der noch mehr Hinweise manchmal aus den Augen, worum es eigentlich geht: die dramatischen Veränderungen im öffentlichen Nahverkehr. Vielleicht ist dieser etwas zwiespältige Leseeindruck auch das Produkt einer Fragestellung, in deren Zentrum nicht das Warum und das Wozu der Innovation moderner Nahverkehr steht, sondern vorab dessen politisches Management. Auf jeden Fall vermisst man den Mut zu pointierten Thesen, was gerade bei einem Vergleich naheliegend wäre, ist die Komparatistik doch prinzipiell dazu prädestiniert, Unterschiede zu konturieren.

All diesen Einwänden zum Trotz ist Elfi Bendikats Buch ein zuverlässiges Werk, das sich auf die Auswertung vieler Quellen stützt und die Literatur souverän verarbeitet hat. Dank des Registers und der systematischen Gliederung ist es auch zum Nachschlagen geeignet, z. B. für jene, die sich für den Aufbau der beiden Stadtverwaltungen interessieren oder für die Einschränkungen ihrer Kompetenzen durch den übergeordneten Staat. Überhaupt handelt es sich bei Elfi Bendikats Studie in erster Linie um Verwaltungsgeschichte. Sie geht den Anfängen der öffentlichen Nahverkehrsplanung nach, dem Entstehen einer kommunalen Leistungsverwaltung oder den Konflikten mit den privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmungen (die es in beiden Hauptstädten gab). Am spannendsten ist das Buch dort, wo es die Wechselwirkungen zwischen der politischen Sphäre einerseits und der sozialen Topographie der beiden Städte andererseits zur Sprache bringt. Auf einmal versteht man, weshalb die Verbindungslinien zwischen armen und reichen, Wohn- und anderen Quartieren so und nicht anders verlaufen oder wie die Wohnungspolitik und die Verkehrspolitik zusammenhängen. Wer vor einem längeren Paris- oder Berlinaufenthalt steht oder wer sich besonders seriös auf eine Reise vorbereiten will, kann Bendikats Buch auch als Führer benutzen. Allerdings ist es zu schwer, um es bei Streifzügen im Metronetz oder bei Busfahrten in Berlin bei sich zu haben.

Christoph Maria Merki (Bern)

HANS-RUDOLF GALLIKER
TRAMSTADT
ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR UND STADTENTWICKLUNG AM BEISPIEL ZÜRICHS

CHRONOS, ZÜRICH 1997, 248 S., 120 ABB., FR. 48.–

Verfolgt man die Geschichte des Trams in Zürich, so wird klar, welche entscheidende Rolle dieses Verkehrsmittel für die Entwicklung der Stadt gespielt hat. Man kann die Stadt Zürich deshalb mit gutem Recht als «Tramstadt» bezeichnen. Hans-Rudolf Galliker beschreibt in seinem sorgfältig recherchierten und reich bebilderten Buch die Geschichte des Zürcher Trams und zeigt auf eindrückliche Art, wie eng der öffentliche Nahverkehr und die Stadtentwicklung in Zürich zusammenhängen.

Die Geschichte des Trams in Zürich beginnt mit der Planung einer Pferdebahn in den 1860er Jahren. Treibende Kraft war damals die wohlhabende Gemeinde Riesbach, die sich durch das Tram eine Steigerung ihrer Standortgunst erhoffte. Diese erste Tramlinie zwischen dem Stadtzentrum und Riesbach wurde 1881/82 eröffnet. Anfangs war das Pferdetram nur ein Luxusnahverkehrsmittel für die reicheren Schichten, an deren Bedürfnissen sich auch die Linienführung orientierte.

Ein Massenverkehrsmittel wurde das Tram erst um die Jahrhundertwende mit der elektrischen Strassenbahn. Zürich gehörte zusammen mit Genf zu den ersten Städten in der Schweiz, die bereits 1894 elektrische Strassenbahnen einführten. Der Durchbruch dieses Verkehrsmittels fiel in eine Zeit starken Wachstums der Städte und teils sich verschlechternder Lebensbedingungen in den Innenstädten. Das Tram als Massenverkehrsmittel ermöglichte das Wachstum an der Peripherie und die Entwicklung der Stadtkerne zu Dienstleistungszentren. Dieser Prozess dauerte in Zürich ca. 20 Jahre.

Nach dem Ersten Weltkrieg herrschte Wohnungsnot. Die Stadt Zürich forcierte den kommunalen und gemeinnützigen Wohnungsbau. Neben der Schaffung von neuen, gesunden Quartieren bildete auch die Sicherung breiter Grüngürtel als Naherholungsräume einen Teil des damaligen städteplanerischen Leitbildes. Der Ausbau des Tramnetzes (mit entsprechender Tarifgestaltung) wurde bewusst zur Umsetzung dieses Leitbildes eingesetzt.

Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg wurde der motorisierte Individualverkehr immer wichtiger und in der Verkehrsplanung entsprechend berücksichtigt. Aber erst seit den 1950er Jahren nahm die Zahl der Automobile unaufhaltsam zu, gleichzeitig wuchsen die Siedlungen im städtischen Umland stark. Die städtische Verkehrsplanung und Verkehrspolitik der Nachkriegszeit war bis in die jüngste Zeit vom Versuch geprägt, das ansteigende Mobilitätsbedürfnis zu befriedigen. Neben Plänen für einen massiven Ausbau des Strassennetzes entstand in den 60er Jahren die Idee, den öffentlichen Verkehr unter die Erde zu verlagern. Die Ablehnung der zwei Grossprojekte Tiefbahn und U-Bahn in Volksabstimmungen führte schliesslich dazu, dass am bestehenden System des öffentlichen Verkehrs in Zürich grundsätzlich festgehalten wurde. Das Netz wurde schrittweise ausgebaut und modernisiert. Das Tram selbst wurde durch geeignete Massnahmen (u. a. neue Linien, Fahrplanverbesserungen, neues Rollmaterial) attraktiver gemacht, erhielt seine heutige Bedeutung als modernes und umweltschonendes Verkehrsmittel.

Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass die Mobilität weiter zunehmen wird. Dieses Wachstum soll grösstenteils auf den öffentlichen Verkehr gebracht werden. Es bestehen zur Zeit Pläne für insgesamt 18 neue oder erweiterte Tramachsen, teils für die Erschliessung von Gebieten jenseits der Stadtgrenze. Ob alle diese Pläne realisiert werden, ist fraglich. Sicher ist aber, dass in Kürze eine neue Tramgeneration auf Zürichs Strassen fahren wird: das Niederflurtram Cobra. Der mit diesem Typ verbundene verbesserte Komfort wird die Attraktivität des Trams in Zukunft noch vergrössern und mithelfen, dass viele EinwohnerInnen Zürichs ihre innerstädtischen Mobilitätsbedürfnisse auch weiterhin auf umweltgerechte Art mit dem blau-weissen Verkehrsmittel befriedigen werden.

René Schilter (Zürich)

PETER KREBS
VERKEHR WOHIN?
ZWISCHEN BAHN UND AUTOBAHN

UNIONSVERLAG, ZÜRICH 1996, 239 S., FR. 32.–

Ein Buch, das sich bequem während einer längeren Bahnfahrt lesen lasse, nennt Peter Krebs seinen 240seitigen Text, und er meint dies durchaus programmatisch: «Verkehr wohin?» ist ein Weissbuch für die Bahn und eine Abrechnung mit der schweizerischen Verkehrspolitik der letzten 30–40 Jahre.

Eindrücklich stellt der ehemalige «Revue Schweiz»-Redaktor den Teufelskreis dar, der dazu geführt hat, dass der öffentliche Verkehr immer mehr vom privaten verdrängt wurde. Der Anteil der Schiene ging in der Zeit zwischen 1950 und 1995 im Personentransport von 57% auf unter 20%, im Gütertransport von 71% auf 40% zurück. Zwei gegenläufige Spiralen treiben diese Verschiebung an: Güter und Reisende wechseln von der Schiene auf die Strasse, weil der Strassenverkehr zu billig ist. In der Folge verschlechtert sich die Ertragslage der Bahn, ihre Schuldenlast nimmt zu, Investitionen werden zurückgestellt, das Fahrplanangebot nicht ausgebaut. Damit ver-

liert die Bahn weiter an Attraktivität, es wandern noch mehr KundInnen ab, die Fehlbeträge nehmen zu, der Staat muss immer mehr bezahlen, die Bahn wird als Last empfunden, sie verliert an politischem Rückhalt, die Leistungen werden noch mehr abgebaut… Auf der anderen Seite gewinnt der Strassenverkehr Marktanteile, weil er zu billig ist. Der Strassenverkehr nimmt zu, die Einnahmen aus den zweckgebundenen Treibstoffzöllen steigen, die Strassen werden ausgebaut, der Strassenverkehr wird im Verhältnis zur Bahn noch günstiger, er nimmt weiter zu, es werden noch mehr Strassen gebaut … Während dringend notwendige Investitionen in die Bahninfrastruktur seit Jahrzehnten verzögert werden, leistet sich die Schweiz das teuerste Bauwerk ihrer Geschichte: die Autobahn. Das Projekt war ursprünglich auf 3 Mia. Fr. veranschlagt und kostete bis heute bereits über 62 Mia. Fr. Während die Bahn sich mit der 5000 km langen Trasse aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg begnügen muss, wurde das Strassennetz zwischen 1970 und 1995 von 60'000 auf 75'000 km verlängert. Die Folgen der verfehlten Verkehrspolitik sind Zersiedlung der Landschaft, Luftverschmutzung, Unfallopfer und Strassenlärm.

Als Hauptursache dieser Entwicklung macht Peter Krebs die mangelnde Kostenwahrheit des Strassenverkehrs aus. Die externen Kosten des Automobils, vor allem die ökologischen, werden nicht internalisiert, die Bahn hingegen muss sozusagen jeden Kilometer Lärmschutzwand selbst berappen. Als Verantwortliche für diese Entwicklung nennt Krebs bürgerliche Politiker, oft direkt am Tiefbaugewerbe beteiligt, und fortschrittsgläubige Sozialdemokraten. Im Gegensatz zur Bahnlobby, die unentschlossen und unzuverlässig sei, funktioniere die Autolobby ausgezeichnet. Aus dieser verkehrspolitischen Sackgasse helfen laut Krebs nur gleichzeitige *push*- und *pull*-Massnahmen: das Angebot der Bahn müsse einerseits entschieden ausgebaut werden. Ein Bestandteil seiner Bahnreform wäre die Privatisierung der Bahn, wie er am Beispiel der Mittelthurgaubahn vorführt. Zugleich müsste der Strassenverkehr mittels ökologischer Steuern, Umwelt- und Klimaabgaben gebremst werden.

Krebs' Buch lässt sich tatsächlich in einem Zug lesen. Der Autor versteht es, diese komplexen Zusammenhänge in einer einfachen Sprache darzustellen. Seine Analyse präsentiert er in kleinen, leserInnenfreundlichen Happen. Kaum eine Seite weist nicht einen fettgedruckten Zwischentitel auf. Zahlreiche Grafiken ergänzen den Text. Sprachspiele lockern die Lektüre auf, auch wenn sie zuweilen unmotiviert wirken.

Seine Erkenntnisse über die Verkehrspolitik stützt Krebs auf veröffentlichte Quellen. Nach jedem Kapitel nennt er Berichte von Expertengremien und Behörden sowie Zeitungsartikel, die seinem Text zugrunde liegen. Allerdings sind nicht alle Zitate darin wiederzufinden, nicht alle Aussagen lassen sich zurückverfolgen. Zu bedauern ist, dass Krebs die zugegebenermassen bescheidene historische Forschung zum Thema nicht kennt. Sein theoretisches Rüstzeug beschränkt sich auf ökonomische Ansätze. Mit René L. Frey und dem *homo oeconomicus* lässt sich die Begeisterung für das Automobil und die Bereitschaft, diesem Gefährt so viel zu opfern, bei weitem nicht erklären, und so bleibt es auch Krebs nicht erspart, sich im höchst komplizierten Ursachen-Wirkung-Gefüge der Verkehrsgeschichte zu verheddern. Zuweilen tun sich in seinen Argumentationen seltsame Lücken auf. «Eine eigentliche Verkehrswende» wäre möglich, so schreibt er, «wenn man nur wollte». (208) Aber die Frage, weshalb «man» offensichtlich nicht «wollte» bleibt ungestellt.

Mentalität figuriert in Krebs' Text als Residualkategorie: «Der Zeitgeist zischt als kollektive Lebenslüge durch das Land.» (20) Damit ist das Büchlein in meinen Augen vor allem ein Beleg dafür, dass die HistorikerInnen die Verkehrsgeschichte des 20. Jahrhunderts und das Phänomen Massenmotorisierung nicht den JournalistInnen und ÖkonomInnen allein überlassen sollten.

Thomas Zürcher (Basel)

CHRISTOPHE STUDENY
L'INVENTION DE LA VITESSE
FRANCE, XVIIIE–XIXE SIECLE

GALLIMARD, PARIS 1995, 408 P., FR. 46.80

Comme aux beaux temps de l'histoire des mentalités, où l'on découvrait à quelques encablures une France oubliée par notre modernité galopante, le livre de Christophe Studeny nous projette dans un pays profondément exotique, engourdi par la lenteur.

Ce travail touffu, foisonnant d'une infinité de détails, raconte l'éviction du pas (celui du cheval ou du piéton) du paysage des transports. A contre-courant des idées reçues, l'auteur montre que la vitesse ne libère pas, qu'elle substitue seulement une nouvelle contrainte à une ancienne, le besoin irrépressible de rapidité remplaçant l'habitude de la lenteur.

Studeny nous met aussi en garde contre une association hâtive liant le triomphe de la vitesse à celui du machinisme. Le besoin de célérité se rencontre en effet dès la fin du 18e siècle, lorsque le tracé des routes se raidit, lorsque la circulation est de plus en plus réglementée ou que les revêtements sont améliorés, lorsque Turgot se penche sur l'organisation du service des diligences. La sortie du pas ne se fait donc pas par la conversion au chemin de fer mais par la généralisation du trot.

Le récit de Studeny n'est pas foncièrement original, suivant chronologiquement l'accélération des déplacements en France de la malle-poste au Concorde. En revanche, le soin constant apporté à reconstituer la perception de la vitesse par les Français des deux derniers siècles le distingue d'une approche traditionnelle des transports telle qu'en a tant produite l'histoire des techniques.

Les développements consacrés à la boue sont à ce titre particulièrement réussis, rendant de façon saisissante le poids de la matière, sa résistance aux corps, à l'énergie musculaire déployée par les chevaux aussi bien que par les hommes.

Mettre la main sur des traces qui pouvaient nous parler de la vitesse tenait du pari. Studeny a lancé l'enquête tous azimuts… La moisson est riche – trop sans doute. On n'évite souvent pas les redondances, la confusion parfois, que ne corrige pas la mise en œuvre des sources, toutes traitées sur le même plan. Leur surnombre interdisait de toute façon toute mise en situation un peu soignée, qui aurait replacé ces textes dans leur genre ou aurait identifié leurs auteurs.

Cette frénésie de témoignages nourrit une histoire des pratiques du déplacement qui est malgré tout passionnante. Studeny montre comment chaque voie suppose une façon différente de voyager, un type particulier de mouvement. Le chemin est ainsi étudié dans sa réalité matérielle (de voie gorgée d'eau ou recouverte de poussière selon la saison, ne se distinguant pas du morceau de campagne qui l'entoure) mais aussi dans ses usages (le cheminement est un art à part entière). L'espace apparaît alors non pas comme une catégorie fixe mais comme une entité mouvante, liée aux variations des possibilités de circulation et disqualifiant toute mesure en valeur absolue des progrès de la vitesse.

Ce relativisme est revendiqué avec

insistance par Studeny qui rejette toute généralisation sous le prétexte que «l'inextricable complexité du temps humain […] se joue des échafaudages théoriques» (13).

Au milieu du livre, quelques pages exemplaires (161–166) explicitent ce postulat tout en en montrant les limites. L'auteur y dénonce la fausse impartialité des calculs de moyenne horaire, incapables de nous dire la véritable vitesse des diligences – comprenez la vitesse perçue alors par ceux qui les empruntaient. Autrement dit, la pluralité des points de vue sur le réel, dont le récit d'un même voyage par Stendhal, Félix Faure et Louis Crozet donne un bel exemple (167), la relativité du rapide et du lent, sont inaccessibles à une histoire objectiviste. Un étalon manquera toujours, interdisant toute mesure de la perception. Comme l'affirme l'auteur non sans candeur: «Le récit de l'histoire ne peut rivaliser avec la vie» (162), avant de se rabattre sur l'éparpillement impressionniste de ses sources.

Le privilège accordé au vécu «Une diligence lancée qui rase le piéton […] fait oublier tous les calculs de moyenne» (165) résulte en grande partie de l'incapacité de l'auteur à imaginer qu'une approche objective ou «en grand» des phénomènes puisse produire d'autres réalités, que le travail historien consisterait justement à articuler avec les sensations individuelles.

D'où un déséquilibre fâcheux entre des expériences personnelles sur-documentées et des phénomènes structurels à peine dessinés. Il est d'ailleurs symptomatique que les études citées dans les notes le soient parce qu'en ont été tirées des informations ponctuelles, mais qu'aucune allusion ne soit faite à la façon dont elles construisent leur objet.

D'où aussi l'échec de Studeny à penser la dynamique de son récit au niveau des usagers de la vitesse. Ainsi a-t-il beau multiplier les personnages, son histoire ne contient paradoxalement que très peu d'acteurs: entrepreneurs de transports, ingénieurs, politiques, voire publicitaires, fabricants et penseurs de la vitesse sont quasiment absents. Le besoin d'accélération s'abat sur la France comme une fatalité, subie plus qu'agie, décrite plus qu'expliquée.

Quant aux problèmes spatiaux, le corps de doctrine se ramène à quelques idées pas toujours articulées: modèles connus (centre/périphérie ou intégration nationale par le réseau ferré), ou dénivellations spatio-temporelles esquissées (plus déclarées que véritablement cartographiées): un trafic haut (fluide et rapide) opposé à un trafic bas (lent et volumineux), des villes desservies par le chemin de fer voisinant avec des territoires où s'est repliée la diligence.

On pourra regretter l'absence d'images ou celle de la mer comme champ de vitesse et surtout le manque d'une véritable réflexion sur l'économie de l'énergie qui aurait complété le récit de l'évolution des véhicules ou des voies qui, malgré son objectivisme …, occupe une partie considérable de l'étude.

Le livre de Studeny laisse une impression étrange. L'écriture, charnue, un peu trop sans doute, fait presque écran à l'appréhension des thèses. Séduit par le fort pouvoir suggestif de la myriade d'événements microscopiques accumulés par l'auteur, on est cependant frustré par une construction approximative de l'objet: une «anthropologie micro-historique» de la vitesse qui éviterait une vision conflictuelle des échelles d'observation reste encore à écrire.

Rémy Campos (Paris)

ALLGEMEINE BESPRECHUNGEN COMPTES RENDUS GENERAUX

NIKLAUS LANDOLT
UNTERTANENREVOLTEN UND WIDERSTAND AUF DER BASLER LANDSCHAFT IM SECHZEHNTEN UND SIEBZEHNTEN JAHRHUNDERT

VERLAG DES KANTONS BASEL-LANDSCHAFT, LIESTAL 1996, 12 TAB., 749 S., FR. 39.–

Die von Professor Mattmüller betreute Dissertation Niklaus Landolts über die Untertanenrevolten auf der Basler Landschaft unterscheidet sich von vielen anderen Arbeiten der historischen Konfliktforschung: Sie wählt nicht das verbreitete Verfahren der Fallstudie, sondern beschreitet den seltener gewählten und zugleich anspruchsvolleren Weg einer Langzeitanalyse. Entsprechend nimmt sie nicht eine einzige Revolte in den Blick, sondern untersucht sämtliche Revolten der Basler Untertanen gegen die Stadt Basel, die im gewählten Untersuchungszeitraum von 1500–1660 stattgefunden haben. Im einzelnen handelt es sich dabei um den Bauernkrieg von 1525, den Rappenkrieg von 1591–1594 und den Bauernkrieg von 1653.

Dabei richtet Landolt sein Hauptaugenmerk auf jene Faktoren, die für den unmittelbaren Erfolg oder Misserfolg einer Bewegung jeweils bestimmend gewesen sind. Nach einer einleitenden empirischen Feststellung, die näher besehen aber zugleich einen theoretischen Vorentscheid des Autors beinhaltet (siehe Schluss der Rezension), waren die Revolten der Basler Untertanen von zunehmendem Misserfolg geprägt. Seine Langzeitanalyse möchte diesen Befund klären und zeigen, inwiefern und warum sich das Kräfteverhältnis zwischen Landschaft und Stadt zum Nachteil der Landbevölkerung entwickelte.

Zur empirischen Umsetzung dieser Forschungsanlage macht Landolt den Leser im ersten Teil mit der politischen Arena vertraut, innerhalb derer die Konflikte ausgetragen wurden. Bevölkerung, Wirtschaft und politische Organisation der Stadt Basel wie der von ihr abhängigen Landschaft werden ebenso detailliert wie anschaulich geschildert, desgleichen die herrschaftliche Verwaltungsorganisation und die Selbstverwaltungsorgane der Untertanen (Gemeinden, Gerichte). Endlich werden die legalen bzw. noch tolerierten Mittel und Wege der Interessenartikulation und -durchsetzung geschildert (Rechtsweg, Supplikation, Einschaltung der überherrschaftlichen Instanz der eidgenössischen Tagsatzung).

Im zweiten Teil, dem Herzstück der Untersuchung, gibt der Autor von jedem der drei Aufstände zuerst eine detaillierte Schilderung der Ursachen und des Verlaufs der Auseinandersetzungen. Daran anschliessend wird das Faktorengefüge, welches die drei Konflikte jeweils bestimmte, systematisch untersucht. Im einzelnen sind dies die Forderungen und Beschwerden der Untertanen, die Legitimationsweisen, die Konfliktformen, Organisation und Mobilisation, die Träger- und Führungsschichten, die Haltung der Obrigkeit, die externen Faktoren wie insbesondere die Haltung der Tagsatzung sowie die Folgen.

Im dritten Teil, den Schlussfolgerungen, verdichtet Landolt die vielen Einzelergebnisse des zweiten Teils mit Blick auf seine Hauptfrage und untersucht die Gründe für den zunehmenden Misserfolg der Basler Untertanenrevolten. Er weist nach, dass sich das Kräfteverhältnis im Verlauf des 16. und 17. Jahrhunderts in verschiedener Hinsicht zugunsten der Stadt Basel verschoben hat. Der Ausbau der Stadtbefestigungen, aber auch die qualitativ überlegene Ausrüstung der städtischen Truppen durch Kanonen und

Handfeuerwaffen erhöhte das militärische Potential der Stadt, das durch verbesserte Anwerbemöglichkeiten ausländischer Söldnertruppen nochmals verstärkt wurde. Die Beilegung der Konflikte zwischen Stadt und Bischof von Basel, dem Reich und der Eidgenossenschaft sowie die Entschärfung der innerstädtischen Spannungen, die insbesondere im Bauernkrieg von 1525 die Stellung der herrschaftlichen Seite gegenüber den Untertanen empfindlich geschwächt hatten, wirkten sich bei den späteren Aufständen ebenfalls zum Vorteil der Stadtherren aus.

Umgekehrt konnten die Untertanen ihre Fähigkeiten zum Widerstand nicht erheblich verbessern. Die Organisation des Widerstands blieb über den gesamten Zeitraum auf die lokalen Organisationseinheiten der Gemeinde und der Vogtei beschränkt. Dies erschwerte die Ausbildung einer zentralen Führung und die Ausweitung des Widerstands auf grössere Räume und insbesondere auf die stadtnahen Landvogteien, die der Stadt gegenüber traditionell freundlich eingestellt waren. Eine zunehmend deutlicher erkennbare Schwäche der ländlichen Aufstandsbewegung bestand auch darin, dass es der Stadt gelang, die Vertreter der ländlichen Führungsschicht stärker in die städtische Herrschaft einzubinden; entsprechend zeigten sich diese immer zurückhaltender, ihr kulturelles und politisches Kapital in den Dienst der ländlichen Aufstandsbewegung zu stellen. Die wirtschaftliche Privilegierung bestimmter Zweige des Landhandwerks durch die Stadt, die verstärkte Binnendifferenzierung der ländlichen Bevölkerung in Bauern und eine ständig wachsende unterbäuerliche Schicht, die ihr Auskommen zunehmend in der von der Stadt abhängigen Heimindustrie fand, schwächte schliesslich die Interessenkongruenz der ländlichen Bevölkerung und erschwerte die Aufrechterhaltung einer geschlossenen ländlichen Widerstandsbewegung.

Wie der beeindruckende Umfang der Untersuchung zeigt, handelt es sich bei dieser Arbeit um eine aussergewöhnliche Forschungsleistung. Mit der sorgfältigen Schilderung und Rekonstruktion der einzelnen Konflikte, die nicht nur die bestehende Literatur auswerten, sondern sich auf gänzlich neue, umfangreiche und arbeitsintensive Quellenstudien (Ratsbücher, Mandate, politische Akten, Verhörprotokolle, wirtschaftliche Akten u. a. m.) stützen, werden für die Geschichte des Kantons Basel und die historische Konfliktforschung der Schweiz wichtige Forschungslücken geschlossen. Die Untersuchung des sich verändernden Kräfteverhältnisses überzeugt durch ihre Quellennähe und ihre präzise Abstützung in den Verlaufsanalysen der einzelnen Revolten, die jeglichen theoretischen Jargon vermeidet. Die folgenden, eher kritischen Bemerkungen, vermögen den sehr positiven Gesamteindruck keineswegs zu relativieren.

So erscheint dem Rezensenten die darstellerische Bewältigung des grossen Stoffes nicht ganz geglückt zu sein. Die eingehenden Schilderungen der einzelnen drei Konflikte und die sich daran anschliessenden systematischen Analysen wirken für den Leser leicht ermüdend, da sie naturgemäss über weite Strecken dieselben Faktoren, welche die einzelnen Konflikte jeweils in ähnlicher Weise bestimmten, zur Darstellung bringen müssen. Eine entschlossenere Konzentration und Kürzung des Stoffes auf diejenigen Strukturen einerseits, die in der langen Dauer Bestand hatten, und auf die Prozesse andererseits, die das Kräfteverhältnis langsam aber sicher zum Vorteil der Stadt veränderten, hätte die Leserfreundlichkeit zweifellos erhöht.

Zu fragen ist weiter, ob das Kriterium der unmittelbaren, in konkreten Konzessionen fassbaren Erfolgswirkung der Auf-

stände, an denen der Autor die Wirkungsmacht des bäuerlichen Widerstands misst, nicht einen theoretischen Vorentscheid beinhaltet, der den Gang der Untersuchung von Anfang an in eine bestimmte Richtung weist und den Blick für die indirekten bzw. langfristigen Wirkungen der Konflikte verstellt. Tatsächlich werden die langfristigen Folgen des Bauernkriegs von 1653 nur sehr oberflächlich untersucht und damit der Ausgangsbefund eines zunehmenden Misserfolgs der Basler Aufstände m. E. kaum entschieden genug relativiert, wie man z. B. an der folgenden Begebenheit zeigen kann.

So hatte ein Vertreter des Basler Patriziats kurz nach Beendigung des Konflikts in Verarbeitung von Erfahrungen mit dem Bauernkrieg von 1653 gefordert, dass die Obrigkeit sich in Zukunft wiederum vermehrt an den Maximen eines «väterlichen Regiments» zu orientieren hätte und umgekehrt die Herrschaftsintensivierung im Sinne des Absolutismus einstelle. Die Entwicklung der Wirtschafts-, Verwaltungs-, Steuer- und Herrschaftsstrukturen in der zweiten Hälfte des 17. und des 18. Jahrhunderts, wie sie u. a. Christian Simon in seiner 1981 erschienenen Untersuchung über das Basler Territorium aufzeigt, enthält verschiedene Belege, dass die Basler Obrigkeit sich diese aus dem Bauernkrieg von 1653 geborene Forderung offensichtlich zu eigen machte, ja zu eigen machen musste, wollte sie nicht weitere Aufstände in Kauf nehmen. In dieser langfristigen Perspektive wäre das Urteil eines zunehmenden Misserfolgs der bäuerlichen Revolten und insbesondere des Misserfolgs des Bauernkriegs von 1653 also doch entschieden zu relativieren und man hätte sich gewünscht, dass diese Zusammenhänge, die der Autor grundsätzlich ähnlich sieht, ausführlicher diskutiert worden wären.

Andreas Suter (Zürich)

ALAIN CLAVIEN
HISTOIRE DE LA GAZETTE DE LAUSANNE
LE TEMPS DU COLONEL 1874–1917

EDITIONS DE L'AIRE, LAUSANNE 1997, 355 P., FS 48.–

Regard vif posé sur un lointain horizon, moustache conquérante, chevelure poivre et sel révélant l'homme dans la force de l'âge, apparence de rigidité mêlée de douceur dans la pose: le portrait qui orne sobrement la couverture du livre d'Alain Clavien pourrait laisser croire que la Gazette de Lausanne du tournant du siècle est le journal d'un homme, le colonel Edouard Secrétan. Si son empreinte se marque de façon déterminante sur l'organe des libéraux-conservateurs vaudois qu'il dirige avec pugnacité dès 1874, il n'en demeure pas moins que la Gazette est bien plus que «la chose» de son rédacteur en chef. Son évolution durant le demi-siècle étudié reflète non seulement la vigueur des luttes politico-sociales vaudoises et suisses de ce temps, mais aussi la place croissante occupée par ce journal et son équipe de rédacteurs dans un champ culturel romand en pleine expansion.

«Journal politique de combat», la Gazette le devient rapidement après l'arrivée de Secrétan, mis sur orbite par son ami le conseiller fédéral Paul Cérésole. Engagé et polémique sans pour autant être à la solde complète du parti libéral, qui peut se permettre de surveiller de loin ce journal dirigé par un de ses principaux leaders, la Gazette va lutter jusqu'à l'usure contre les radicaux dans les débats passionnés des années 1880 autour de la Constituante vaudoise. Pourtant, son éloignement progressif des luttes partisanes cantonales va se confirmer nettement en 1892, alors qu'elle est relayée par un parti libéral désormais plus fort et mieux organisé depuis l'affaire Vessaz. Le tournant du siècle coïncide

ainsi pour le journal avec un «changement d'échelle»: les abonnements se multiplient, les rubriques internationale (où règne Albert Bonnard) et culturelle (dirigée par la «bande des quatre» – Philippe Godet, Philippe Monnier, Paul Seippel et Gaspard Valette) s'étoffent, l'ouverture au débat sur les questions sociales se fait grâce à l'apport d'un autre Secrétan, le philosophe prénommé Charles. Tout annonce l'accroissement de l'audience d'une Gazette qui s'impose bientôt comme le quotidien romand de référence, une position qui ne lui sera guère contestée jusqu'à la montée en puissance du Journal de Genève durant le premier conflit mondial. Dans cette dernière phase, qui est aussi celle d'un certain raidissement d'Edouard Secrétan – rigueur morale, défense des libertés de pensée et de conscience, foi dans la justice et le progrès de la civilisation, recherche d'une troisième voie sur le plan social –, la Gazette apparaît comme un dernier rempart du «vieux libéralisme», attaqué à gauche comme à l'extrême-droite, et souvent désorienté dans un monde en pleine mutation technique, sociale et idéologique. Défenseur d'une vision du monde empreinte de modération et de rationalité, le libéralisme résolument optimiste de Secrétan ne survivra pas aux bouleversements consécutifs à la Grande Guerre.

Par l'approche globalisante qu'il a choisie (étude d'un homme et d'une rédaction insérés dans un réseau de relations familiales, politiques et socio-professionnelles; prise en compte du fonctionnement d'une entreprise de presse, jusque dans ses aspects financiers et techniques; recours abondant aux correspondances privées qui éclairent de façon souvent décisive la fabrication et le contenu du journal), l'auteur de ce livre renouvelle considérablement l'histoire de la presse, souvent trop facilement réduite à sa fonction de reflet d'une époque. Grâce à une démarche constamment orientée vers le comparatisme, Alain Clavien apporte ainsi beaucoup à la connaissance du monde journalistique romand de ce temps, qui apparaît moins déchiré qu'aujourd'hui par la concurrence et la relation d'amour/haine qu'y entretiennent intellectuels et journalistes. Le chapitre intitulé «être journaliste en 1900» démontre à cet égard la maîtrise méthodologique de l'auteur (on regrettera simplement l'absence d'un petit lexique biographique des principaux rédacteurs de la Gazette en annexe), soucieux de multiplier les angles d'approche pour cerner une réalité socio-culturelle encore mouvante: en phase de reconnaissance sociale et de professionnalisation progressive, les correspondants (nombreux) et rédacteurs (une élite) d'un journal se recrutent alors essentiellement dans les couches bourgeoises de la société, et sont souvent très attentifs à la dimension culturelle de leur métier. Ce qui permet d'en déduire, dans la ligne des travaux menés en France par Christophe Charle, que l'affirmation de l'intellectuel romand vers 1900 se fait aussi autour du monde de la presse. Les nombreux articles signés – c'est une nouveauté –, suppléments et rubriques spéciales que la Gazette consacre à la littérature et sa critique dès le tournant du siècle témoignent à cet égard de l'importance de sa fonction de médiation culturelle.

Ecrit tout en nuances et en précision, ce livre est empreint d'une distance critique qui n'empêche pas l'empathie de l'auteur pour son sujet de transparaître parfois. Alain Clavien revisite et corrige ainsi bon nombre de lieux communs ou de jugements à l'emporte-pièce assignés au journal de Secrétan. Colonel très peu militariste au temps du drill, hostile à l'antiféminisme par conviction d'un progrès inéluctable mais progressif de la condition de la femme, le rédacteur en chef conduit

la Gazette à prendre des positions courageuses dans les grands débats de l'époque: soutien à Dreyfus de plus en plus affirmé (par conviction libérale et goût de la justice plus que par philosémitisme), défense du parti anglais face aux Bœrs soutenus dans le conflit par la majorité de la presse romande, barrage subtil dressé contre la jeunesse intellectuelle romande maurrassienne qui fait que l'on ne peut considérer le libéralisme de la Gazette comme la matrice de l'extrême-droite «façon Ligue vaudoise», qui marquera la vie politique du canton entre les deux guerres. Grâce aux ouvrage d'Alain Clavien et de Roland Bütikofer, l'histoire politico-intellectuelle vaudoise entre 1874 et 1945 est ainsi bien couverte et heureusement replacée dans un contexte plus large. Avec l'auteur de cette Histoire de la Gazette de Lausanne, on ne peut que souhaiter que «l'ère Pierre Béguin», à la tête du journal de l'après-guerre aux bouleversements des années '60, soit prochainement abordée par une historiographie de la presse renouvelée.

Claude Hauser (Fribourg)

URSULA LEHMANN-GUGOLZ **VORFAHREN – NACHKOMMEN** AUSWANDERER AUS KLOSTERS UND DAVOS NACH AMERIKA IM 19. JAHRHUNDERT

TERRA GRISCHUNA VERLAG, CHUR 1998, 530 S., FR. 58.–

«Anno 1804 des Monats März am 27then Tag haben 20 Familien Klosters verlassen, um nach Russland, nach Crim zu ziehen.» Damit beginnt zwar nicht die Geschichte, aber ein facettenreiches Kapitel zur bündnerischen Auswanderung im 19. Jahrhundert. «Alle kamen sie zurück! Den ganzen Juni durch tauchte eine Familie nach der andern auf. *Lieber daheim zugrunde gehen, als in der Fremde,* hatten die Klosterser Auswanderer gedacht. Und da waren sie wieder.» Ihr Wiedererscheinen ermöglichte es viel später Ursula Lehmann-Gugolz, ihre eigene Familiengeschichte zu schreiben, welche in einigen Teilen an ein Epos glauben lässt. Erfolge und Misserfolge der Aus- und Rückwanderer wechselten sich ab wie Geburten und Todesfälle und gruppieren sich zusammen mit der Geschichte jener, die ihre Heimat nicht verliessen, zu einer ungemein dichten und faszinierenden Geschichte von Klosters und Davos im 19. Jahrhundert.

Die Krim-Auswanderer von 1804 blieben denn auch nicht die letzten, sondern bildeten vielmehr den Anfang einer breiten Auswanderungstradition. Auswandern im 19. Jahrhundert hiess auf individueller Basis meistens: Auswandern als letzte Möglichkeit, sich und seine Familie ernähren zu können. Kriege und Missernten hatten auf der einen Seite dazu geführt, dass anfangs des 19. Jahrhunderts die wirtschaftliche Basis in Graubünden zu geschwächt war, um kurzfristig alle Bedürfnisse decken zu können. Auf der andern Seite hatte sich aufgrund der entkoppelten Synchronität von Fertilität und Mortalität die Bevölkerungszusammensetzung nachhaltig verändert: Der Anteil der unter 20jährigen war um 1800 markant höher als noch 50 Jahre zuvor, was auf ein nachfolgendes Bevölkerungswachstum hinweist, gleichzeitig aber auch im bestehenden soziopolitischen Erbverhalten zu kleineren individuellen Wirtschaftseinheiten führen musste.

Nach der missglückten Auswanderungswelle von 1804 wanderten bald erste Klosterser nach Amerika aus. Diese Reise war alles andere als angenehm, zudem konnte allein die Schiffsreise über den Ozean wochenlang dauern: «Noch einmal Sonntag und zwar der 8te seitdem wir das letztemal Erde gesehen, Gott lenke es,

dass es der letzte sein möge.» Oftmals ging es im Landesinnern nicht weniger mühsam weiter: 65 Tage auf dem Schiff bis New Orleans, von dort auf dem Mississippi aufwärts bis nach Illinois, von dort noch etliche Tage auf Ochsenkarren bis ans Ziel der Reise. Viele der Auswanderer zogen in die Bundesstaaten Wisconsin und Illinois, wo sich die Kontakte unter den Auswanderern von Klosters und Davos teils erhielten, teils aber auch den Umständen zum Opfer fielen: «Von keinem andern Klosterser weiss ich nichts den sie sind etliche hundert Meil von hier wenn ich Zeit hätte würde ich sie aufsuchen.» Nicht allen gelang es, wie Florian Hatz Erfolge zu feiern: «Kommt nach Amerika! Ich besitze mehr Land als der Landammann der Schweiz!»

Ursula Lehmann-Gugolz, Lehrerin, hat mit ihrem Buch über die Auswanderer von Klosters und Davos keine Auswanderungsgeschichte im fachlich definierten Sinn, sondern vielmehr Auswanderungsgeschichten geschrieben. Ihr Ziel war nicht, eine wissenschaftliche Monographie zu verfassen über ein Thema, welches eine solche übrigens sehr verdiente, sondern ihre Familiengeschichte zu schreiben. Sie selber, in der fünften Generation stehend, wie sie anmerkt, hat ihre Wurzeln in Klosters, die Vorfahren ihrer Mutter waren Auswanderer, «die einen lebten in Russland, die andern in Amerika». Ihre «Grossmutter wurde in Dallas, Texas, geboren, eine meiner Urgrossmütter in St. Petersburg, in Russland». Aus Briefen, Erinnerungen und Fundgegenständen («Amerikakoffer») schreibt sie faszinierende Geschichten, in welchen sie ihrer eigenen Geschichte nachgeht. Generation um Generation beschreibt und beleuchtet sie und ergänzt fiktiv mögliche Absichten, Wünsche und Ängste. Teils romanhaft, teils dokumentarisch verbindet sie Auswandererschicksale und persönliche Familienerinnerungen, welche durch die Auseinandersetzung mit ihrer Geschichte plötzlich Sinn erhielten und erklärbar wurden.

HistorikerInnen, welche es gewohnt sind, Geschichte ausschliesslich mit dem Kopf zu betreiben, bietet Ursula Lehmann-Gugolz zwar wenig wissenschaftlich verwertbares Zitiermaterial, ihre Quellen legt sie, auch wo es sich nicht um prosaische Passagen handelt, kaum offen, der Anteil an Dichtung und Wahrheit ist kaum zu eruieren. Dennoch oder gerade deswegen leistete sie aber etwas sehr wesentliches, indem sie Geschichte nicht als Wissenschaft, sondern als Fülle von Möglichkeiten, als mögliche Vergangenheit präsentiert. Sie ermöglicht dem Leser einen plausiblen Blick auf die BewohnerInnen von Klosters und Davos im 19. Jahrhundert. Und das ist kaum unwesentlich.

Reto Furter (Chur)

MARKUS GLATZ
SCHWEIZER EINWANDERER IN MISIONES
EIN BEISPIEL AUSLÄNDISCHER SIEDLUNGSKOLONISATION IN ARGENTINIEN IM 20. JAHRHUNDERT

PETER LANG, FRANKFURT A. M. 1997, 332 S., FR. 72.–

In den letzten 25 Jahren sind mehrere Studien zur Schweizer Präsenz in Lateinamerika vor allem in Brasilien und Argentinien, den beiden wichtigsten Destinationen der Emigranten und Emigrantinnen, veröffentlicht worden. Noch fehlen aber manche Untersuchungen, um allgemeingültige Schlüsse über politische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Auswirkungen auf das Gastland infolge massiver europäischer Einwanderung ziehen zu können. Die Frage, ob vor allem Kapitalinvestitionen oder aber die massive Zuwanderung die Modernisierung des

Einwanderungslandes vorangetrieben hat, wird nach wie vor kontrovers diskutiert und muss vermutlich von Fall zu Fall unterschiedlich beantwortet werden. In der Regel sind Einwanderung und nachfolgende Kapitalinvestition eng verknüpft. Doch was lösen sie aus?

Die Untersuchung von Glatz fügt sich in die Debatte über die Funktion der Einwanderung für den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Strukturwandel Argentiniens. In einem eng definierten geographischen Raum, Misiones, sollen die ökonomischen Kräfte, die gesellschaftliche Dynamik und die politischen Aktivitäten, welche die Schweizer in Argentinien von 1900 bis 1939 entfalteten, untersucht und auf ihr modernisierungsförderndes Potential hin analysiert werden.

Die Arbeit umfasst vier Hauptkapitel. Das umfangreiche erste ist der argentinischen Einwanderungspolitik und der Schweizer Einwanderung in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts gewidmet. Argentinien übte mit seinen weiten, fruchtbaren und nur schwach besiedelten Landstrichen grosse Anziehungskraft aus. Nach dem Motto *gobernar es poblar* (regieren heisst besiedeln) förderte Argentinien die Siedlungspolitik. Vorteilhafte institutionelle Rahmenbedingungen – Argentinien verfügte über ein sehr liberales Einwanderungsgesetz – praktische Unterstützung der siedlungswilligen Gruppen und die Anwerbungskampagnen von privater und staatlicher Seite blieben nicht ohne Wirkung. Vor der Jahrhundertwende stand die organisierte, agrarisch geprägte Massenwanderung im Vordergrund. Verarmte Bauern, Tagelöhner, aber auch einzelne unternehmerische Kaufleute nutzten die Möglichkeiten in Übersee. Einigen wenigen Bauern gelang der Aufstieg zu wohlhabenden Landwirten, die meisten kamen jedoch lange Zeit kaum über das Stadium der Selbstversorgung hinaus. Nach einem langen Aufschwung nahmen die Einwanderungen nach der argentinischen Wirtschaftskrise 1892/93 ab. Die soziale Zusammensetzung der Emigranten änderte sich. Waren es vor 1890 vorwiegend bäuerliche Unterschichten aus den voralpinen Regionen und Bergtälern, so emigrierten im ausgehenden 19. Jahrhundert zunehmend mittelständische Bauern und Handwerker aus dem Mittelland sowie städtische Kaufleute und Industriearbeiter.

Nach diesem einleitenden Teil beschäftigt sich das folgende Kapitel ausführlich mit der staatlichen Immigrations- und Kolonisationspolitik von 1900–1939 sowie den ökonomischen Aktivitäten der Einwanderer. Ziel Argentiniens war, die *Teritorios Nacionales,* Landesteile an der Peripherie, die wenig besiedelt und schlecht zugänglich waren, zu erschliessen und in die nationale Wirtschaft zu integrieren. Dazu wurden die staatlichen Ländereien parzelliert, und die Siedler in diese Gebiete gelenkt. Die Regierung bevorzugte Einwanderer aus Mitteleuropa, von denen erwartet wurde, dass sie technisches Know-how und finanzielle Mittel mitbringen würden. Gewinnorientierte argentinische und ausländische Privatunternehmen schlossen sich dem Vorhaben an.

Zwar stellten die Schweizer lediglich einen kleinen Prozentsatz aller Einwanderer, doch in der Schweiz nahm das Thema einen beachtlichen Stellenwert ein. Zum einen witterten Banken, Handelsunternehmen und Industrielle zusätzliche Gewinne und Absatzmärkte. Zum anderen betrachtete man in der Zwischenkriegszeit die Auswanderung nach Argentinien als Ventil zur Verringerung der sozialen und wirtschaftlichen Krise. Bundesrat und Parlament sowie Industriekonzerne und Medien übten Einfluss auf das geografische Mobilitätsverhalten. Delegationen reisten nach Argentinien, schrieben Berichte und warben für das Unternehmen. Im Jahre 1936 befürwortete die Regierung

schliesslich die Subventionierung mittelloser Bauern und Handwerker, welche nach Argentinien, Brasilien oder Kanada auswanderten. Mit dem schweizerisch-argentinischen Immigrations- und Kolonisationsabkommen erreichte das Thema einen Höhepunkt.

Die zwei anschliessenden Kapitel behandeln die schweizerischen Siedlungskolonien in Misiones. Bis 1939 liesse sich um die 2000 Personen aus der Schweiz in den 35 privaten und staatlichen Siedlungskolonien nieder, wobei die Schweizer Gruppen die privaten Kolonien eindeutig bevorzugten. Ein Grossteil der subventionierten Emigranten, die nach Argentinien gingen, liessen sich in Misiones nieder.

An typischen Fallbeispielen untersucht Glatz die Faktoren, die Erfolg, Stagnation oder gar Misserfolg der Siedlungskolonien und der einzelnen Siedler bestimmten. Bedeutend war die finanzielle Ausgangslage. So hatten finanzschwache Pächter, die auf den Ländereien vermögender Schweizer Unternehmer siedelten, kaum Aufstiegschancen. Sie mussten sich mit Subsistenzwirtschaft und Lohnarbeit auf den Plantagen des Unternehmers über Wasser halten. Einen ganz anderen Kolonisationstypus bildeten die vermögenden «Elite-Einwanderer», welche über beträchtliches Startkapital verfügten. Sie konnten einen schnellen Erfolg vorweisen. Daneben hatten aber auch mittelständische Siedler die Möglichkeit, zu vermögenden Pflanzern aufzusteigen. Nach einem wirtschaftliche Aufschwung trat in vielen Kolonien Stagnation ein, die vor allem durch die Überproduktion der in Monokultur angebauten Yerba Mate (Tee), des wichtigsten Anbauprodukts, ausgelöst wurde. Ein ruinöser Zwischenhandel, fehlende Protektion durch den Staat und die Abhängigkeit der kleineren und mittleren Pflanzer von den grossen Plantagenbesitzern bei der Verarbeitung hatten zur Folge, dass nicht wenige in die Städte abwanderten oder in die Schweiz zurückkehrten. Die subventionierten Siedler, die erst nach 1937 nach Misiones kamen, hatten von Anfang an mit grossen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Allerdings zeigten viele Siedler, vor allem jene, die über Kapital verfügten, angesichts der wirtschaftlichen Probleme grosse Flexibilität und wichen auf alternative Produkte aus. Insgesamt waren Schweizer Siedler untereinander nur in Einzelfällen solidarisch. Erst die wirtschaftliche Stagnation liess sie mit der Organisation von Verkaufs- und Produktionsgenossenschaften etwas näher zusammenrücken.

Von grosser Bedeutung waren Innovationen im technischen Bereich. Der Schweizer Unternehmer Martin begann anfangs des Jahrhunderts als erster mit der systematischen Kultivierung der wilden Yerba-Mate-Pflanzen. Die Entwicklung von neuen Produktions- und industriellen Verarbeitungsmethoden sowie die modernen Kommerzialisierungsstrategien und der Anbau von neuen Agrarprodukten trugen entscheidend zur Modernisierung der Region bei, so dass Ende 1930 der Gouverneur der Region eine positive Bilanz der wirtschaftlichen Entwicklung zog. Ein Beitrag der Schweizer auf politischer Ebene blieb jedoch gering bis irrelevant.

Die Forschung von Markus Glatz legt das Schwergewicht eindeutig auf die ökonomischen und institutionellen Ebenen. Der Verlauf der Schweizer Einwanderung wird anschaulich und anhand umfangreichen Quellenmaterials kenntnisreich analysiert. Das kulturelle Verhalten und die sozialen Beziehungen der Schweizer Gruppen zur argentinischen Gesellschaft behandelt die Studie nur am Rande. So bleiben das tägliche Leben, die unterschiedlichen Lebensformen der Kleinbauern und der «Pflanzeraristokratie» eher

vage. Auch das Thema Rückwanderung harrt einer eigenen Untersuchung.

Ein übersichtlicher Aufbau, klare Fragestellung und Ausgangsthesen sowie eine flüssige Sprache und aufschlussreiche Tabellen machen die Studie zu einem geglückten und lesefreundlichen Beitrag zur Geschichte der Schweizer Auswanderung.

Silvia Brennwald (Zürich)

DANIELE BUI (ET AL.) **CARL VOGT (1817–1895)** SCIENCE, PHILOSOPHIE ET POLITIQUE. ACTES DU COLLOQUE DE MAI 1995

EDITIONS GEORG, GENEVE 1998, 399 P., FS 49.–

Les contributions réunies en ce volume sont de deux sortes: celles des historiens et celles qui traitent de Carl Vogt et de son insertion dans les grands courants scientifiques de son temps. Parmi ces dernières, celle de J.-C. Pont, sur le matérialisme du savant genevois ouvre la voie à celles, plus spécialisées, de cinq autres auteurs, sur le rôle de ce dernier dans la propagation du matérialisme scientifique en France *(H. Jeanblanc)*, sur son anthropologie *(C. Blanckaert)*, sa conception des microcéphales *(J.-L. Fischer)*, ses efforts en vue de la fondation des premières stations zoologiques marines *(Ch. Groeben)* et ses rapports avec l'école de Müller *(S. Poggi)*. Ces articles, qui parfois se recoupent en partie, d'où passablement de redites – mais, dans un colloque de ce genre, c'est presque inévitable –, ressort l'image d'un Carl Vogt scientifique éminent, observateur, analyste et expérimentateur habile et perspicace, mais, au moment de l'interprétation, prompt à combler les lacunes de ses connaissances par le recours à sa propre philosophie. Un chercheur qui n'a pas la patience d'ignorer, selon la formule de J. Rostand. Il faut dire que sa croisade pour le matérialisme, essentiellement une lutte contre les Eglises, soutiens des pouvoirs autoritaires, l'y incitait. Sur ce point, il serait d'ailleurs intéressant pour l'historien d'étudier par le détail les réactions soulevées en Suisse par la vulgarisation scientifique de Carl Vogt. Comment s'est-elle faite, tout d'abord, comment a-t-elle été reçue, dans quelle mesure d'autres savants (A. Dodel par exemple) lui ont-ils emboîté le pas?

Venons-en aux communications plus strictement historiques. Celle de H. Best, sur le rôle de Carl Vogt dans la révolution allemande de 1848–1849 contient indéniablement des éléments intéressants, mais, présentés d'une façon embrouillée, défaut encore accru par la mauvaise qualité de la traduction. Si le rôle politique de Carl Vogt en Suisse n'a guère été étudié, on peut se demander si le titre choisi par Françoise Dubosson, «Carl Vogt politicien genevois», ne l'a pas engagée sur une fausse piste. L'originalité de Carl Vogt ne serait-elle pas d'être, à Genève, un politicien suisse, ce qui n'était (et n'est encore) pas si fréquent? Même s'il est intervenu dans les affaires locales, il l'a souvent fait dans une perspective qui dépassait de loin les frontières cantonales. Ses rapports avec J. Fazy mériteraient une analyse plus poussée que cela n'a été le cas jusqu'à présent, entre autre lors de leur brouille définitive en 1864. Un reproche analogue pourrait être fait à Irène Herrmann («Carl Vogt, les réfugiés et Genève»), car ceux qui sont en relation avec le savant genevois ne résident pas seulement dans le canton. D'autre part, l'auteur raisonne à partir de concepts: «le milieu réfugié», «le refuge», voire même «Genève» qui s'avèrent totalement inadaptés et inopérants, tant il est vrai que les réfugiés, loin de former une entité, se regroupent par nations et qu'à l'intérieur

même de celles-ci, les clivages sont multiples et profonds. Carl Vogt, pour revenir à lui, n'entretiendra pas les mêmes relations avec les différentes composantes de l'émigration allemande, pour ne pas parler de celles des autres pays. Quant à la politique de Genève à leur égard, elle a naturellement varié suivant les circonstances et la composition des gouvernements. Fazy (probablement suivi par Carl Vogt), s'il s'est souvent opposé aux décisions du Conseil fédéral, a eu des attitudes très différentes à l'égard des réfugiés, selon les époques et les personnes. Il y a là, tant sur le plan genevois que fédéral, une périodisation dont l'auteur ne tient guère compte. Carl Vogt avait certes de grandes capacités de travail, mais en faire, à 65 ans passés, alors qu'il était chargé de nombreux enseignements et qu'il passera plus de six mois à Naples (décembre 1883–juin 1884), le secrétaire du département de Justice et Police entre 1882 et 1884 (3 et 49) ne témoigne pas de beaucoup de sens critique. Il était pourtant facile de voir que le Charles Vogt qui figure dans les annuaires officiels n'était autre que l'un des fils de Carl.

Avec l'affaire Marx–Vogt et ses implications *(J. Grandjonc et Hans Pelger)*, nous changeons de registre et revenons à la politique européenne. Bien documentée, mieux au fait de la politique locale que les contributions qui lui sont consacrées, cette étude sérieuse fait le point sur la façon dont Carl Vogt s'est mis au service de la politique bonapartiste, recevant, pour sa propagande, la valeur de dix années de son confortable traitement de professeur. Les deux auteurs, pour terminer, relèvent, dans une note, toute une série d'inexactitudes et de grossières erreurs commises par William Vogt, dans la biographie hagiographique qu'il a consacrée à son père, et que l'on voit souvent reproduites ici ou là.

Carl Vogt a joué un rôle de premier plan dans la transformation de l'ancienne Académie de Genève en Université (1872–1876). C'est ce que montre Marco Marcacci, après avoir finement analysé les idées du savant, plus critique à l'égard du modèle humboldtien qu'on ne le croit généralement. Toutefois la nouvelle université, dont il sera le premier recteur, ne correspondait pas à tous ses vœux car, sur certains points, les contingences politiques et la force de certaines traditions avaient prévalu.

Aux communications présentées s'ajoutent quelques annexes dont une première ébauche de bibliographie vogtienne, encore incomplète car il est difficile de retrouver tous les articles que Carl Vogt a publiés dans la presse; quant à la liste des études qui lui sont consacrées, elle mériterait d'être complétée en quelques points; c'est ainsi qu'on n'y trouve ni les traductions anglaises et française des souvenirs de Herzen, ni la lettre inédite de Carl Vogt à ce dernier que nous avions publiée dans les Musées de Genève en 1974. Dans une contribution non présentée au colloque, trois historiens de Giessen, la ville natale de Carl Vogt, se penchent sur la vie du professeur à la lumière de ses écrits autobiographiques (qui malheureusement ne dépassent pas 1849), envisageant même une édition de ceux-ci. On regrettera que le 150e anniversaire de 1848 n'ait pas été l'occasion de publier les notes sur la Révolution que Carl Vogt avait rédigées presque à chaud, à Berne, en 1849–1850, et que conserve l'Historisches Seminar de cette ville.

Marc Vuilleumier (Genève)

BRIGITTE STUDER, FRANÇOIS VALLOTON (SOUS LA DIR. DE) **HISTOIRE SOCIALE ET MOUVEMENT OUVRIER** UN BILAN HISTORIOGRAPHIQUE 1848–1998

ED. D'EN BAS ET CHRONOS, LAUSANNE ET ZURICH 1997, 367 P., FS 49.–

25 ans après le premier bilan dressé par Marc Vuilleumier («Quelques jalons pour une historiographie du mouvement ouvrier en Suisse», *Revue européenne de sciences sociales et Cahiers Vilfredo Pareto*, n. 29, 1973), le champ nouveau dont l'article dessinait les contours et appelait au défrichage est aujourd'hui largement construit. Autrefois un champ de bataille, le territoire s'est largement apaisé à mesure que le mouvement ouvrier se rapprochait, selon le constat lapidaire de Brigitte Studer, de sa «quasi-disparition en tant qu'acteur social». Bonne nouvelle, en théorie, pour l'historien-ne, car il est «plus aisé d'historiciser ce qui semble définitivement appartenir au passé». Mais qui s'intéresse à ce qui n'appartient qu'au passé? Pour Bernard Degen l'histoire du mouvement ouvrier suscite à la fois moins de résistances institutionnelles et moins d'intérêt depuis qu'elle a perdu sa force de rupture politique des années '60 et '70. Intégrée à l'histoire nationale depuis les années '80, elle se trouve menacée selon Hans Ulrich Jost d'une nouvelle marginalisation face à la «toute-puissance actuelle du néolibéralisme». Lieu de réflexion et outil de travail, ce nouveau bilan en forme de puzzle est donc aussi un appel à la résistance.

Au-delà de ces constats sombres qui planent sur l'entreprise, la visite guidée des chantiers ouverts depuis les années '70 se révèle très réjouissante. Nouveaux objets: après les événements majeurs – la grève générale, la paix du travail –, les grandes organisations – la Première internationale, le PS, l'USS – et les grands hommes, c'est le fourmillement de la *petitesse* – courants mineurs, événements locaux, *petites gens* – qui élargit le champ de vision de l'historienne. Nouvelles approches: de l'histoire de la construction des organisations ouvrières on est passé à l'étude de l'identité collective – culture, conscience, valeurs –, du milieu et du mode de vie. Nouvelles problématiques: les travaux sur la consommation révèlent des formes de changement socio-culturel venant d'en bas, l'étude des relations industrielles éclaire le rôle joué par le mouvement ouvrier dans la constitution d'un capitalisme organisé, l'examen de la culture ouvrière fait apparaître un liant jusqu'ici négligé dans le processus de cohésion sociétal. De l'histoire – essentiellement institutionnelle – du mouvement ouvrier on est ainsi passé à une histoire sociale qu'on appellera désormais, pour marquer le tournant epistémologique, *histoire ouvrière*.

Après deux articles de Hans Ulrich Jost et de Bernard Degen, qui revisitent l'historiographie depuis le 19e siècle en éclairant son rapport avec le devenir de la société suisse, une série de contributions thématiques présentent les explorations des dernières décennies. Brigitte Studer situe l'histoire des femmes qui, devenant *histoire des genres*, cesse d'être une simple annexe consacrée à un sujet marginalisé et dévoile un des mécanismes fondamentaux à l'œuvre dans la construction de l'édifice social: on découvre ainsi que l'intégration du mouvement ouvrier passe entre autres par la circulation *interclasse* du modèle culturel de la femme au foyer. Jakob Tanner consacre son bilan aux conflits du travail, aux relations industrielles et aux mouvements de consommateurs, Rudolf Jaun à l'organisation technique du travail et à la question du chômage, qui lui apparaît toujours comme un véritable terrain vague historiographique.

Mario König dessine, pour la catégorie encore méconnue des employé-e-s, les courbes parallèles des mobilisations et de la recherche historique, pour découvrir qu'elles s'interrompent ensemble à la fin des années '70. Charles Heimberg souhaite à l'histoire culturelle un saut qualitatif grâce auquel la culture ouvrière ne serait pas tant étudiée pour elle-même que par sa participation – dialectique, entre opposition et intégration – au devenir sociétal. Dans une autre contribution, Heimberg pointe l'importance de l'immigration: puisque «l'histoire de l'industrialisation est d'abord celle d'un déracinement général», ces mouvements sont cruciaux dans la formation de l'identité collective. Appelant à accroître les échanges avec une région un peu à l'écart des débats nationaux, Gabriele Rossi présente enfin l'historiographie tessinoise du mouvement ouvrier.

Avec le volumineux dossier sur le cinéma constitué par le collectif Cinoptika, on quitte le terrain rétrospectif et on entre dans la prospective: à défaut de recherches existantes, le groupe propose l'«esquisse d'un corpus» de sources en pellicule, ouvre des pistes de réflexion sur la perception et l'utilisation du cinéma par les organisations ouvrières, tente de situer les cinéastes engagés d'après 1960 et invite les historiens à plonger dans les images qui, loin d'illustrer servilement un discours connu, en mettent parfois en lumière les ambivalences.

Remplissant dans sa dernière partie sa mission d'outil de travail, l'ouvrage présente l'état des fonds suisses sur l'histoire ouvrière: Karl Lang, du Sozialarchiv, dresse un inventaire à 62 entrées, Sylvie Béguelin fait le point sur le fonds Humbert-Droz, Gabriele Rossi sur celui de la fondation Pellegrini-Canevascini, et Huub Sanders répertorie les sources concernant la Suisse conservées à l'Institut international d'histoire sociale d'Amsterdam. Une bibliographie réunissant l'ensemble de la production des 25 dernières années – 1000 titres – complète enfin les bibliographies partielles jointes aux articles.

Nicola Ulmi (Genève)

ANDRE KIENZLE
«ES GIBT NUR EIN GERLAFINGEN!» HERRSCHAFT, KULTUR UND SOZIALE INTEGRATION IN EINER STANDORTGEMEINDE DES STAHLKONZERNS VON ROLL, 1918–1939.

CHRONOS, ZÜRICH 1997, 374 S., 25 ABB., FR. 58.–

Standen die 20er Jahre im solothurnischen Gerlafingen unter dem Zeichen der sozialen, kulturellen und politischen Spaltung (Gerlafingerstreik 1920), fand man zehn Jahre später eine Dorfgemeinschaft vor, die aufgeblüht und durch Versöhnung, Solidarität, Sozialpartnerschaft gekennzeichnet war. Das Staunen über diese Entwicklung von der Spaltung zur Integration wird von Kienzle als Ausgangspunkt genommen, um zu fragen, wie die Integration der dörflichen Gesellschaft Gerlafingens nach 1918 anhand demografischer, sozialräumlicher, sozialer und kultureller Strukturwandlungen und -erhaltungen als soziokultureller Prozess verstanden werden kann. Die Entwicklung Gerlafingens von einem Dorf mit einer Fabrik zu einer Industriegemeinde, in welcher das Unternehmen Von Roll AG einerseits die führende Rolle spielte und andererseits zentral zur Identität der dörflichen Gesellschaft gehörte.

Kienzle geht von der These aus, dass die Integration der dörflichen Gesellschaft endogene Ursachen aufweist und nicht auf der Ebene «Entwicklung der Konkordanzdemokratie» oder «Bedrohung durch den Faschismus» abgehandelt werden kann. Unter Integration versteht der Autor die Eingliederung sozialer Gruppen in

einen sich insgesamt wandelnden Herrschaftsverband bei gleichzeitiger Herausbildung gemeinschaftlicher Wertvorstellungen und kultureller Orientierungen von Integrierenden und Integrierten.

Gerlafingen gilt als Mehrheitstypus einer ländlichen Industriegemeinde und stellt aus diesem Grunde ein durchaus repräsentatives Untersuchungsobjekt für eine Detailgeschichte dar.

In einem ersten sozialgeschichtlichen Teil der Arbeit stellt der Autor die Symbiose von Dorf und Fabrik dar. Zwischen dem Industriebetrieb und den ansässigen Bauernfamilien entwickelten sich beiderseits vorteilhafte Beziehungen. Die Bauern konnten der von Roll Land verkaufen oder ein Gewerbe aufbauen. Das Wohlwollen dankte der Industriebetrieb durch die Finanzierung einer Schule, einer Kirche. 70% der Steuereinnahmen der Gemeinde stammten aus dem Eisenwerk. Die Fabrik stellte der Gemeinde auch ihre Verwaltungskompetenz zur Verfügung: sie verwaltete die Einwohnergemeinde. Um 1930 lebten rund drei Viertel der Gerlafinger Bevölkerung von im Werk erzielten Einkommen. Die Entwicklung der gemeindeeigenen Dienstleistungen hing so direkt von der Finanzkraft der Industrie ab (Kanalisation, Verwaltung). Über die moralische Integrität der Gemeinde wachten die führenden Leute der Firma Von Roll als Kirchgemeinde- und Schulkommissionspräsidenten.

Im Branchenvergleich erhielten die im Eisenwerk beschäftigten Personen niedrigere Löhne, im Gegenzug profitierten die Arbeiter von günstigeren Mieten der Fabrikwohnungen, Verpachtung von Pflanzland und anderen Vergünstigungen. Privilegiert waren vorab verheiratete Stammarbeiter mit Familien. Ihnen gegenüber standen junge, ledige und mobile Arbeiter. Die Anbindung von Stammarbeitern an die Unternehmung ersparte diesem hohe Fluktuationskosten und förderte die Identifikation mit dem Betrieb. Dafür bemühte sich die Werkleitung, in ökonomisch schwierigen Zeit die Belegschaft in patriarchalisch-gemeinnütziger Art zu erhalten.

Dieser patriarchalische Grundzug definierte denn auch Rollenvorstellungen, Ein- und Ausgrenzungen (Metalog): Frauen wurden in erster Linie als Hausfrauen definiert, die Hierarchie der Fabrik (Kaufmann, Meister, Vorarbeiter, Arbeiter) bildete sich auch im dörflichen Leben wieder ab. Die Arbeiterorganisationen erreichten zwar zwischen 1917 und 1921 beachtliche Mitgliederzahlen. Der geschickte Aufbau von Sozialversicherungskassen durch das Eisenwerk erschwerte dem Schweizerischen Metall- und Uhrenarbeiterverband (SMUV) und der Sozialdemokratischen Partei jedoch eine wirksame klassenkämpferische Rhetorik. Auf die Arbeit von Hagmann (1980) gestützt, kommt Kienzle deshalb zum Schluss, der Integration der Arbeiterschaft sei eine Kapitulation vorausgegangen.

In einem zweiten Teil wird diese kapitulierende Integration auf dem Hintergrund des Wandels der immateriellen Strukturen bzw. der Wertvorstellungen untersucht und theoretisch begründet. Integration und Kultur werden also in Beziehung zu Herrschaft gesetzt; es wird nach dem kulturellen Wandel im Verhältnis zum Wandel der Öffentlichkeit, zur psychosozialen Stabilisierung gefragt. Insbesondere untersucht die Arbeit die Entwicklung des dörflichen Schatzes an gemeinsamen Deutungsmustern, Verhaltensnormen und Wertvorstellungen und analysiert die entsprechenden Diskurse bzw. Diskursträger (Institutionen). Ausgehend von Habermas definiert der Autor die Diskurse als bedeutungsproduzierende Praktiken; diese Umschreibung wird angereichert durch kommunikationspsychologische Erklärungen, die jedoch eher verwirrlich sind.

«Es gibt nur ein Gerlafingen!» stellt eine solche bedeutungsproduzierende Aussage dar, die der freisinnige Führer Gerlafingens 1927 machte, obwohl das Dorf damals noch gespalten war. Der dauernden patriarchalischen diskursiven Reproduktion der herrschenden Kultur in der Kirche, in der Schule, an Dorffesten, im Hauswirtschaftsunterricht, in der Betriebszeitung, an den Gemeindeversammlungen konnte sich schliesslich auch die Linke nicht entziehen. Die Integration des seit dem Landesstreik 1918 gespaltenen dörflichen Lebens findet auf der Basis einer gemeinschaftlichen Kultur statt, die in den 30er Jahren als Heimatkultur einen kohärenten Satz gutbürgerlicher, patriotischer und christlich fundierter Normen zum Allgemeingut werden lässt. Diese Diskurse hatten letztlich die Funktion, die paternalistische Herrschaft zu reproduzieren.

So beschreibt Kienzle den Pendelschlag vom «Babylon» (Gespaltenheit) des Dorfes in den 1920er Jahren zum Einheitsdiskurs auf der Grundlage paternalistischer Rhetorik in den 30er Jahren als Kapitulation der Arbeiterschaft und ihrer Organisationen entgegen ihren (angenommenen) Interessen. Diese normative Aussage steht für sich im Raum und kann quellenmässig nicht belegt werden.

Die Arbeit von Kienzle basiert auf den Quellen der Von Roll AG und der Gemeinde Gerlafingen. Zusätzlich wurden Interviews mit Personen der Jahrgänge 1901 und 1910 einbezogen. Diese vorliegenden Quellen wurden theoriegeleitet ausgewertet und auch zu aussagekräftigen Statistiken aufgearbeitet. Nicht bearbeitet wurden die Quellen der SMUV-Sektion Gerlafingen wie auch die vorhandenen Akten der Metall- und Maschinenindustrie im Archiv des SMUV.

Insgesamt stellt die vorliegende Arbeit eine wichtige und lesenswerte Darstellung der Entwicklung einer ländlichen Industriegemeinde dar, in welcher exemplarisch die «sanfte Macht» eines übermächtigen Industriebetriebs mit seiner alles durchdringenden Herrschaft analysiert wird. Die Dissertation von André Kienzle ist damit ein wichtiger Baustein zur kritischen historischen Analyse des Paradigmas «Vom Klassenkampf zur Sozialpartnerschaft».

Markus Kübler (Spiez)

YVES FRICKER (ET AL.)
LA SUISSE FACE A L'EMPIRE AMERICAIN
L'OR, LE REICH ET L'ARGENT DES VICTIMES

ED. GEORG, GENEVE, 1997, FS 36.–

Cet ouvrage collectif publié en novembre 1997 se veut avant tout une réplique au rapport Eisenstadt paru au mois de mai de la même année. Entre-temps, la Commission Bergier a rendu public son rapport intermédiaire sur l'or, le deuxième rapport Eisenstadt consacré aux neutres a été publié et les grandes banques suisses ont conclu un «accord global» avec les organisations juives.

Certaines craintes émises dans le livre sur le travail de la Commission Bergier (allait-elle jouer le rôle d'un «Hofhistoriker», un historien de cour? Allait-on vers un rapport Eisenstadt helvétique?), ont été effacées par son rapport sur l'or, fortement critique envers les responsables de la Banque nationale. Plusieurs auteurs de *La Suisse face à l'empire américain*, soulignent la disparité existant entre les trois parties qui composent le rapport Eisenstadt: dans son introduction, le secrétaire d'Etat américain avance des accusations qui ne s'appuient pas toujours sur le rapport proprement dit, rédigé par l'historien W. Slany. A son tour, cette deuxième partie ne prend pas en compte

l'ensemble de la documentation disponible du côté américain, dont l'inventaire est fourni dans la troisième partie du rapport qui, selon G. Kreis «pourrait bien en constituer la contribution la plus considérable» (240). L'historien bâlois relève d'autre part que «dans la perspective qui est celle des Américains, la problématique helvétique n'est intéressante qu'en fonction de l'utilité que ce pays a pu revêtir pour l'adversaire» (244), ce qui a comme effet de n'accorder que peu d'attention aux préoccupations spécifiquement helvétiques.

J.-J. Langendorf, spécialiste d'histoire militaire, a rédigé un long chapitre sur le «martyre de la neutralité», où il met en exergue les faiblesses bien connues de la Grande-Bretagne à l'égard du Troisième Reich, les «déliquescences françaises» et les contradictions de la politiques américaine, pour aboutir à la conclusion que, «dans l'ensemble, de 1933 à 1940, [la Suisse] n'a démérité en rien» (74). Certes, les Anglo-saxons étaient traditionnellement réticents à l'égard de la neutralité suisse; cependant, nous ne partageons pas l'avis de Langendorf là où il conteste que Londres ait fait preuve de compréhension à l'égard de la Confédération. La thèse d'un jeune historien britannique, Neville Wylie, dont on attend toujours la publication, souligne la volonté du Foreign Office et des services d'informations britanniques de «traiter la Suisse avec douceur», étant donné sa position délicate à partir de l'été '40. Ce n'est qu'après l'accord germano-suisse de juillet 1941 et l'octroi d'un crédit de 850 mio au Reich, que la politique britannique change véritablement et que prévaut à l'égard de la Suisse la ligne plus dure prônée par le Ministère de l'Economie de guerre (interdiction de toute importation à caractère industriel). Cet accord constitue la véritable pierre d'achoppement dans les relations entre Berne et Londres, comme le montre le vol. 14 des *Documents diplomatiques suisses*. Il est vrai que les armes et le matériel stratégique fourni au Reich grâce au crédit du clearing ne constituaient qu'une portion minime de l'ensemble de l'effort de guerre allemand, mais il est vrai aussi qu'il s'agissait de matériel de «haute technicité», comme l'avait déjà rappelé Daniel Bourgeois.

Langendorf est d'avis que le crédit suisse n'était pas en contradiction avec la neutralité (81), mais plusieurs juristes ne sont pas de cet avis, s'agissant d'un crédit octroyé par l'Etat helvétique. C'est également l'opinion exprimée en 1947 par Max Petitpierre qui, tout en admettant que ce crédit était une «condition d'existence», estimait qu'en l'octroyant la Confédération avait dérogé «au principe de la neutralité tout court» (cf. le vol. 17 des *Documents diplomatiques suisses*, doc. no. 26). Là où Langendorf écrit que la Suisse a accueilli au total «un peu moins de 400'000 réfugiés» (90), il faut évidemment lire, suivant le rapport Ludwig, «un peu moins de 300'000». Guido Koller (*Etudes et Sources*, 1996), a d'ailleurs rectifié à la baisse le calcul de Ludwig, en précisant que la division de police avait «arrondi» certains chiffres fournis au professeur bâlois pour la rédaction de son rapport.

L'ancien ambassadeur J. P. Ritter, ex-responsable de la section de droit international au Département des affaires étrangères, est l'auteur d'un chapitre sur les négociations des accords de Washington en 1946 et sur leur application, basé principalement sur la thèse de Linus von Castelmur. Les Alliés revendiquaient l'expropriation sans indemnité des biens allemands bloqués en Suisse depuis mars 45. Ritter critique la stratégie imposée par le chef de la délégation suisse, Walter Stucki, qui au lieu de s'opposer radicalement, au nom du droit, comme le proposaient le juriste D. Schindler et le

prof. W. Rappard, quitte à recourir à l'arbitrage international, préféra opter pour le marchandage à la recherche d'une solution matériellement intéressante pour la Suisse. Stucki accepta donc le principe de la liquidation des biens allemands, mais obtint que le résultat de l'expropriation serait partagé à moitié entre les Alliés et la Suisse. Cette clause des accords de Washington ne sera cependant jamais appliquée. Après avoir critiqué la ligne défendue par Stucki à Washington, l'auteur ne cache pas son admiration face à la stratégie imposée par le diplomate suisse dans la période successive. Il est d'avis que, après la réforme monétaire de 1948 en Allemagne de l'Ouest, Stucki chercha délibérément à temporiser et à retarder l'application de l'accord, afin de parvenir à négocier directement avec le gouvernement de Bonn alors en gestation. La Suisse parviendra ainsi en 1952 à lier la liquidation des biens allemands (avec des indemnités pour les propriétaires), au remboursement par le gouvernement de la R. F. A. d'une part importante (650 millions de francs) du crédit de plus de 1 milliard octroyé par la Confédération au Troisième Reich. Résultat inespéré, si l'on sait que les Alliés s'étaient toujours opposés au remboursement d'un crédit qui avait servi à l'armement de leur ennemi. Dans une annexe à l'accord de Washington, la Suisse s'engageait à «examiner avec bienveillance» la question des biens en déshérence et elle promettait de faire le nécessaire pour les mettre à la disposition des Alliés. J.-P. Ritter souligne avec beaucoup d'insistance que cette annexe n'avait pas la même force contraignante que le traité lui-même, ce qu'admet par ailleurs le rapport Eisenstadt. Il n'en reste pas moins, au-delà des distinguos juridiques, qu'il s'agissait d'un engagement moral de grande importance. Ritter ne mentionne pas une pièce importante du dossier historique sur les biens en déshérence. Il s'agit du procès-verbal de la réunion d'août 1947 entre des fonctionnaires du Département politique et les représentants de l'Association suisse des banquiers, déjà mentionné dans le rapport rédigé par Peter Hug et Marc Perrenoud en 1996, et publié maintenant dans le vol. 17 des *Documents diplomatiques suisses* (doc. no. 19). Ce document met en évidence la très ferme opposition des banquiers au projet d'arrêté fédéral préparé par le Département politique et prévoyant le recensement des biens déposés en Suisse par les victimes du nazisme. Lors de cette réunion, A. Caflisch va jusqu'à déclarer que «les Etats-Unis ne sont pas dans une position aussi forte qu'alors [à Washington] et il ne voit pas de raison de se mettre à genoux devant eux pour des raisons stupides». L'occasion d'entreprendre des recherches sérieuses pour chercher à honorer la promesse faite à Washington avait ainsi été ratée, la défense du secret bancaire ayant prévalu. Secret bancaire que Daniel Guggenheim, auteur d'une autre contribution publiée dans *La Suisse face à l'Empire américain*, n'hésite pas à qualifier de «représentation collective de la caste bancaire qui, jusqu'à ces dernières années, voyait dans cette institution un absolu dont dépendait la prospérité des banques et donc le salut du pays» (231).

Dans sa contribution intitulée «Or nazi et image de la Suisse: le retour du refoulé», Yves Fricker pose le regard du sociologue sur la crise actuelle: regard d'autant plus intéressant que la discussion historique est brouillée par d'autres facteurs, à commencer par l'image de la Suisse, celle qu'en ont les Suisses eux-mêmes mais aussi les étrangers. Reprenant la formule efficace utilisée par Eric Hobsbawm dans son *Age of Extremes*, qui avait parlé de «mystique de la Résistance» à propos de la France d'après-

guerre, Fricker estime que ce qui prévaut dans la Suisse d'après 45 est une «mystique de la neutralité» ou de la neutralité armée. Il se demande alors pourquoi une telle mystique a pu subsister aussi longtemps, en dépit des travaux historiques qui ont progressivement cherché à la mettre en cause. C'est que, comme le montrent par exemple les recherches de Sacha Zala, les autorités politiques ont cherché à contrôler, voire à censurer, le travail historique. Elles sont notamment intervenues dans les années '50 pour chercher à différer la publication dans les documents allemands des pièces relatives à l'affaire de la Charité-sur-Loire, qui révélaient les accords entre Guisan et l'Etat-major français. Fricker évoque, d'autre part, les «pesanteurs de type socioculturel propres à la Suisse». On pourrait citer aussi la contribution du même Guisan à l'exaltation du rôle de l'armée, en imposant par exemple en août 1945 la cérémonie de l'«Hommage aux Drapeaux», qu'a fort bien étudiée Luc van Dongen. L'autre facteur dont parle Fricker est celui de la guerre froide: face à la menace communiste, le contentieux relatif au rôle de la Suisse pendant la guerre, apparaissait désormais comme secondaire aux yeux des Occidentaux. Pour ceux-ci, la neutralité armée de la Confédération assumait une importance grandissante, au point d'être considérée comme faisant partie *de facto*, de leur dispositif défensif (voir les déclaration du Maréchal Montgomery en 1949, dans le vol. 17 des *Documents diplomatiques suisses*). Comme l'écrit Fricker, «dès lors que la Suisse était parvenue à réactualiser sa position traditionnelle de neutre permanent dans le contexte de la guerre froide, l'aspect instrumental et fonctionnel de celle-ci volait au secours de sa mystique». (210) La fin de la guerre froide a mis fin à cette situation, fragilisant la position internationale du pays et préparant le contexte favorable à la réouverture d'un dossier fermé presque un demi siècle plus tôt.

La Suisse face à l'empire américain, est un ouvrage collectif fruit de positions et d'approches différenciées, voire divergentes, un peu à l'image du débat en cours entre les historiens de ce pays. Le titre du livre est un peu surprenant, car en opposant comme il le fait la petite Suisse au géant américain, il tend implicitement à excuser les erreurs de la première, confrontée à la toute-puissance des Etats-Unis. Remarquons aussi que, pendant les longues décennies de la guerre froide, le terme d'«empire» servait plutôt à désigner l'autre camp, le camp soviétique. Cette terminologie nouvelle est peut-être aussi un des résultats du débat actuel, où l'on découvre des accents antiaméricains auxquels l'opinion dominante de ce pays ne nous avait pas accoutumés…

Mauro Cerutti (Renens)

CLAUDE HAUSER
AUX ORIGINES INTELLECTUELLES DE LA QUESTION JURASSIENNE
CULTURE ET POLITIQUE ENTRE LA FRANCE ET LA SUISSE ROMANDE (1910–1950)

ED. COMMUNICATION JURASSIENNE ET EUROPEENNE (CJE), COURRENDLIN 1997, 528 P., FS 42.–

Le livre de Claude Hauser explore la vie culturelle jurassienne et romande de la fin de la Première Guerre mondiale (période d'une première flambée de sentiments nationalistes romands) à «l'affaire Moeckli» de 1947 qui, avec la naissance du Comité de Moutier, propulse la «Question jurassienne» sur le terrain politique. L'intérêt de cet ouvrage est multiple. En suivant le parcours de trois générations d'intellectuels, il éclaire tout d'abord d'un jour nouveau l'état du champ culturel jurassien à la fin de la Seconde Guerre

mondiale. La démonstration selon laquelle les attitudes adoptées alors (séparatisme ou antiséparatisme) peuvent être expliquées en réaction aux événements mondiaux mais aussi par l'appartenance à des familles intellectuelles dessinées à partir des années '20 est convaincante. En outre, insistant sur les liens privilégiés, mais aussi problématiques (notamment en matière de reconnaissance), entretenus par les élites jurassiennes avec la France, l'enquête menée par Claude Hauser s'inscrit parfaitement dans une histoire européenne du nationalisme au début du 20e siècle. Richement documenté grâce à l'utilisation de nombreux fonds privés, de témoignages oraux (mais toujours confrontés aux sources écrites) et au dépouillement d'un certain nombre de revues culturelles souvent confidentielles, ce travail se place dans la ligne d'une nouvelle histoire des intellectuels qui marie histoire des idées et histoire sociale et politique. Une attention toute particulière est portée aux lieux de sociabilité que sont les écoles et universités ou les revues et aventures éditoriales au sein desquelles se créent des réseaux. Les amitiés, les inimitiés, les rivalités et les stratégies de promotion sociale tiennent ainsi une place importante dans la «cartographie» des itinéraires intellectuels et politiques décrits par l'auteur.

L'ouvrage se divise en trois parties. La première intitulée «D'une guerre à l'autre: les racines françaises des nationalismes romands et jurassiens» suit l'émergence des mouvements universitaires qui contestent la démocratie libérale dans les années '20. Autour de Gonzague de Reynold, professeur de littérature française à l'Université de Berne, une génération de jurassiens libéraux-radicaux est marquée par le barrésisme et par le maurrassisme alors fort répandus dans les milieux intellectuels de la droite francophone. Le fossé creusé entre Romands et Alémaniques pendant la guerre ne se comble que lentement avec les difficultés de l'immédiat après-guerre; un sentiment romand se manifeste et prend, dans le Jura, la forme de revendications linguistiques, culturelles voire ethniques contre la majorité alémanique. La défense de la culture latine contre la germanisation s'inspire alors largement des thèses identitaires de la droite française sans que cette volonté de préservation de sa petite patrie ne conduise à des revendications politiques. Ces réflexions littéraires et artistiques débouchent, dans les années '30, sur ce que l'on a appelé le «renouveau culturel jurassien», renouveau porté par une nouvelle génération empreinte de l'influence de Jacques Maritain et du néo-thomisme en vogue dans la deuxième moitié des années '20. La première *Revue Transjuranne* (1938–1940), qui réunit des artistes et des écrivains ayant en commun un idéal francophile, le symbolise. Pétris d'helvétisme reynoldien (relayé alors par la Défense spirituelle), ils entendent sortir leur coin de terre de son isolement culturel et défendre le statut de l'artiste dans la société. Or, la collaboration entre les deux chevilles ouvrières de la revue que sont l'écrivain Lucien Marsaux (1896–1978), traditionaliste qui rêve d'une Moyen Age idéalisé, admirateur du fascisme, partisan du corporatisme et Roland Stähli, radical socialiste antifasciste, ne résiste ni au consensus politique qui s'élargit dès 1938 face aux menaces extérieures, ni à fortiori à la débâcle française. La deuxième partie intitulée «Le Jura intellectuel en guerre mondiale: itinéraires politiques et réalisations culturelles» montre comment les événements de juin 1940 entraînent une libération des antagonismes latents entre nationalistes jurassiens. L'éclatement du conflit semble mettre pour un temps les revendications d'indépendance sous le boisseau. Mais, pour le Jura intellectuel particulièrement

sensible aux destinées de la France, elle va aussi cristalliser et différencier politiquement les options de l'entre-deux-guerres: admiration pour le régime de Vichy (la «vraie France») et souhait d'adaptation aux réalités nouvelles de l'Europe; position attentiste prudente et refuge dans l'art; enfin, plus tardivement, soutien à la Résistance gaulliste. Une troisième génération d'intellectuels émerge alors et on peut suivre entre autres l'itinéraire du catholique Roger Schaffter, partisan en 1940 d'une rénovation nationale fondée sur «les concepts supérieurs de religion, de patrie, qui seuls entretiennent l'esprit de sacrifice qu'a réclamé Pétain dès sa première proclamation au peuple français». Le passage de la fin de la guerre à l'après-guerre révèle brutalement, dans un contexte de lutte contre les pleins pouvoirs, de reviviscence du fédéralisme, de recrudesence des débats sur les rapports entre Romands et Alémaniques, les limites d'une autonomie culturelle du Jura limitée par Berne. La troisième partie, «Des luttes de la Libération aux combats pour la liberté: déchirements et engagements», s'ouvre sur «l'affaire Moekli». Celle-ci «surpolitise» le débat intellectuel et favorise l'émergence d'intellectuels plus engagés et en quête de reconnaissance en dehors des instances habituelles. Par leurs actions, ils vont entraîner une rapide recomposition du champ culturel jurassien. Continuité et rupture se manifestent alors: continuité parce que l'héritage traditionaliste et conservateur, dans un climat d'anticommunisme et de repli de la Suisse sur elle-même, prend de nouvelles formes dans le cadre de revendications fédéralistes, et rupture parce que l'idée séparatiste qui prend corps oblige toute l'intelligentsia, au sens large du terme, à se positionner, définissant par là-même de nouveaux clivages.

L'intérêt de la thèse de Claude Hauser réside dans la précision de l'enquête qui dépasse le déterminisme sociologique et les simplifications politiciennes ou confessionnelles pour montrer la complexité des engagements qui, sans cesse confrontés à la réalité mouvante, aux appartenances, aux événements extérieurs, demeurent mobiles. Mais ce travail présente aussi nettement la «Question jurassienne» comme un produit des mouvements de la droite de l'entre-deux-guerres et permet de mieux saisir les raisons d'une instrumentalisation de la culture par les politiques dans le Jura en marche vers son indépendance. La minutie avec laquelle l'auteur décrit l'évolution de la pensée de tel ou tel clerc qui peut, il est vrai, avoir valeur d'exemple, rompt parfois la continuité de la lecture. On aurait souhaité, à l'image de l'excellente conclusion, quelques passages plus synthétiques à même de rassembler les fils du discours. Enfin, un arrière-plan économique, politique et social de la Suisse plus présent, une description de la réalité socio-économique du Jura plus détaillée auraient permis de mieux situer encore ces familles intellectuelles sur lesquelles l'auteur focalise son attention, avec un effet de grossissement.

Roland Bütikofer (Lausanne)