Besprechungsteil

GIJS MOM, **Atlantic Automobilism**. Emergence and Persistence of the Car, 1895–1940. Berghahn, New York 2015, 768 S., 150 $.

"This is the work of lifetime but the actual gestation of it took a decade." Mit diesem Satz leitet der niederländische Mobilitätshistoriker und Doyen der „International Association for the History of Transport, Traffic & Mobility T²M" Gijs Mom sein monumentales Werk zu *Atlantic Automobilism* ein. Die Aussage scheint kaum übertrieben, denn er packt alles hinein, was ihm in den letzten Jahren und Jahrzehnten wichtig war. Mom hat den Anspruch, nicht „nur" eine Automobilgeschichte, sondern eine Mobilitätsgeschichte vorzulegen. Die folgenden vier Aspekte scheinen mir dabei besonders bedeutsam:

Erstens geht es Mom darum, ein zentrales Narrativ der Autogeschichte, von ihm als „toy-to-tool myth" bezeichnet, zu hinterfragen. Damit gemeint ist die These, wonach sich das Auto gleichsam naturwüchsig von einem Luxusgut einer kleinen, männlichen Elite zu einer unverzichtbaren Notwendigkeit für aufstrebende Familien der Mittelklassen entwickelt hat. Mom entlarvt diesen Mythos als bewusst von der Autolobby inszenierten Prozess: Die Darstellung des Autofahrens als unverzichtbare Notwendigkeit hatte einerseits programmatischen Charakter, sollte andererseits aber auch verbergen, dass Spaß und Lustgewinn weiterhin wichtige Triebkräfte der Motorisierung blieben. Zweitens kämpft Mom gegen nationale Verengungen der Automobilgeschichte und insbesondere gegen einen anderen Mythos, den „America-as-model myth", welcher bekanntlich postuliert, dass Europa bei der Motorisierung des Straßenverkehrs ein Vierteljahrhundert hinter den USA zurücklag. Wie andere Autoren schon vorher betont er demgegenüber die Parallelität vieler Entwicklungen auf beiden Seiten des Atlantiks und relativiert die Bedeutung einer nur auf Motorisierungsraten ausgerichteten Verkehrsgeschichte. Drittens erschließt Mom einen beeindruckenden Korpus von belletristischen Quellen für die Verkehrsgeschichte, was sich immer wieder als durchaus ergiebig erweist. Damit gibt er dieser Quellengattung einen für die Verkehrsgeschichte neuen, beispielsweise über Schivelbuschs klassische Publikation zur Eisenbahnreise hinausgehenden Stellenwert. Schließlich will Mom viertens auch zur Theoriebildung beitragen. Besonders bedeutsam scheint mir sein Bezug zum Affordance-Konzept des Umweltpsychologen J.J. Gibson. Gibson bezieht sich damit auf die Beziehung zwischen Akteuren und deren Umwelt, deren Dualität er in Frage stellt. Affordanzen versteht Gibson als die wahrgenommene funktionale Bedeutung von Objekten, Ereignissen oder Räumen im Sinne von Handlungsangeboten. Ein Auto kann in diesem Sinn je nach Betrachter als Mobilitätsmittel, als schützender Kokon oder als tödliche Bedrohung wahrgenommen werden. Die Erklärungskraft des Affordance-Konzepts für die Mobilitätsgeschichte wird in *Atlantic Automobilism* allerdings eher skizziert als wirklich ausgeschöpft.

Unter dem Begriff ‚(nord-)atlantisch' fasst Mom sieben Länder (die Niederlande, Belgien, Deutschland, Frankreich, die Schweiz, das Vereinigte Königreich und die USA) zusammen. In Einzelfällen wären seine Bezüge zu den jeweiligen Ländern wohl zu hinterfragen, viel wichtiger scheint aber die gewaltige Syntheseleistung die Mom dank seiner außerordentlichen Belesenheit erbringen kann. Da die Studie sich auf das Sichtbarwerden (emergence) und die Beharrlichkeit (persistence) des Automobilismus beschränkt, ist eine Fortsetzung für die

source: https://doi.org/10.7892/boris.87381 | downloaded: 18.4.2024

https://doi.org/10.5771/0040-117X-2016-3-241
Generiert durch IP '85.7.73.101', am 11.08.2020, 09:26:16.
Das Erstellen und Weitergeben von Kopien dieses PDFs ist nicht zulässig.

Entwicklung nach 1940 durchaus denkbar. Vielleicht wird Mom in einiger Zeit also einen zweiten Band vorlegen? Zu wünschen wäre es. Den Anspruch eine „cultural history of technology" für das Auto zu schreiben (S. 3) hat er mit diesem umfangreichen Werk brillant erfüllt, während er sein zweites formuliertes Ziel, mit seinem Buch ein halbes Jahrhundert der Mobilität zu erklären (S. 7), nicht ganz erreicht; ganz einfach weil beides wohl nicht in einem geht. Die Entwicklung der Mobilität müsste wohl noch stärker aus der Perspektive der mobilen Subjekte beschrieben werden. Diesbezüglich gibt es weiterhin viel Arbeit für die Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte.

Luzern/Bern *Ueli Haefeli*

JOHN A. HEITMANN u. REBECCA H. MORALES, **Stealing Cars**. Technology and Society from the Model T to the Gran Torino. Johns Hopkins University Press, Baltimore 2014, 232 S., $ 29,95.

Autodiebstahl befinde sich als Sozialphänomen zwar am Rande der US-Gesellschaft, doch sei er untrennbar mit dieser verwoben, lautet die einleitende These der Autoren John A. Heitmann und Rebecca H. Morales. Der Kriminelle steigt mit dem Diebstahl für kurze Zeit sozial auf, gelangt zugleich zu materiellem Besitz und verwirklicht den Wunsch nach Mobilität. Beim bestohlenen Autobesitzer verhält es sich umgekehrt: Er verliert vielleicht nicht seinen sozialen Status, doch sein Besitz und seine grenzenlose Mobilität kehren sich um in Verlust und Immobilität.

In seiner klar strukturierten und überzeugenden Studie geht das Autorenteam der Frage nach, wer Autos stiehlt und warum. Wie sich die Art der Autodiebstähle veränderte, wird ebenfalls diskutiert. Die Autoren zeigen dabei auch auf, wie sich der Diebstahlschutz von Autos entwickelte und wie Diebe immer wieder Wege fanden, diesen zu überwinden. Damit reiht sich die Studie in die jüngeren Arbeiten zur Automobilitätsgeschichte ein, die sich den Nutzern zuwenden. Autofahrer und vor allem Autodiebe stehen somit im Mittelpunkt dieser weitgehend chronologisch aufgebauten Arbeit.

Zunächst untersuchen Heitmann und Morales den Autodiebstahl vom frühen 20. Jahrhundert bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs mit dem Angriff auf Pearl Harbor im Jahr 1941. Die Datierung wie auch die Auswahl der im Titel benannten Ford Modelle Model T und Gran Torino verweisen auf den Untersuchungsraum: die USA. Über die Entwicklung des Autodiebstahls in diesem geographisch eng umrissenen Rahmen erfährt der Leser zahlreiche interessante Details. Zu klären wäre dabei, inwiefern die für die USA bestimmten zentralen Themen auch auf andere Länder übertragen werden können. Waren Autodiebstähle auch in Europa zunächst die Folge von *joyrides* und erst später von organisierter Kriminalität? Übertraf die Diebstahlrate der USA die Entwicklung in anderen Ländern? Welche Rolle spielten Hersteller, Regierungen, Versicherungen und unabhängige Unternehmen bei der Prävention von Diebstählen?

Damit ist ein breiter Fundus an Themen benannt, die im ersten Kapitel angesprochen und auch in den folgenden Abschnitten der Studie immer wieder aufgegriffen werden. So stellte Autodiebstahl zunächst primär ein Phänomen von Jugendkriminalität dar. Erst ab den 1970er Jahren ging die Mehrzahl der Diebstähle auf organisierte Banden zurück, die Autos entweder in Einzelteile zerlegten oder die Wagen über die Landesgrenze schafften. Parallel verschärften sich die Maßnahmen zum Diebstahlschutz, wie verbesserte Zündschlösser oder die Überwachung mit Kameras, die allerdings lediglich die Wachstumsrate der Diebstähle abflachten. Ab den 1970er Jahren setzten noch weitere Veränderungen ein, wie die elektronische Überwachung von Autos. Gleichzeitig konnten mit der voranschreitenden internationalen Vernetzung geographische Distanzen und Grenzen schneller überwunden werden. Infolgedessen entwickelte sich Kalifornien zum *hot spot* des Autodiebstahls, schließlich

https://doi.org/10.5771/0040-117X-2016-3-241
Generiert durch IP '85.7.73.101', am 11.08.2020, 09:26:16.
Das Erstellen und Weitergeben von Kopien dieses PDFs ist nicht zulässig.