

## VI. Histoire de la mobilité / Mobiliteitsgeschiedenis

DONALD WEBER

«De blijde intrede van de automobiel in België»  
Gent, Academia Press/Amsab, 2010, 294 p.

De scène langs de weg oogt ontspannen, ondanks de reparatie die één van de vijf figuren liggend onder de automobiel uitvoert. De vrouw met hoed achterin het voertuig lacht uitbundig, een andere vrouw in oranje jurk ligt lui in het gras. De vijf geportretteerden zijn ondanks de pech langs de weg – voor sommige vroege<sup>27</sup> automobielgebruikers eerder een aanlokkelijk avontuur dan een hinderlijke vertraging – vooral blijmoedig, onder andere vanwege de chocolaatjes die zij voor hun picknick meebrachten. Een geopende doos geeft ostentatief de merknaam prijs. De afbeelding van hetzelfde affiche op p.42

toont ook nog een grote reep in de hoek linksonder.

De illustratie die de voorkant van Donald Webers studie siert, resoneert met de titel ervan. Blij is het kernwoord, maar wat volgt is geenszins louter een lofzang op de automobiel. De auteur laat de autolobby uitgebreid aan het woord, maar sluit tegelijkertijd de ogen niet voor de donkere kanten van de massamotorisering. ‘Bloed in de straten’ luidt de titel van hoofdstuk 9. Veel duidelijker kunnen de negatieve externaliteiten van de automobiel niet worden verwoord. *De blijde intrede van de automobiel in België* geeft een overzicht van de eerste vijfenveertig jaar (1895-1940) waarin België kennismakte met de automobiel. Het boek werpt daarmee licht op de wortels van de massamotorisering die zich net als in andere West-Europese landen na de Tweede Wereldoorlog voltrok. Een sturend begrip dat Weber hierbij hanteert is de openbare, of publieke, ruimte die onder invloed van een hele trits actoren stukje bij beetje aan de automobiel werd overgeleverd. De naoorlogse periode laat Weber grotendeels buiten beschouwing. Met zevenmijlslarzen stapt de epiloog er doorheen. Dat is jammer, aangezien het boek daardoor enigszins *in medias res* eindigt.

*De blijde intrede*, voortvloeiend uit de dissertatie die Weber op 4 december 2008 aan de Universiteit van Gent verdedigde<sup>28</sup>, is plezierig geschreven met

27 GIJS MOM, “Civilized adventure as a remedy for nervous times”, in *History of Technology* 23, 2002, p. 157-190.

28 DONALD WEBER, “Automobilisering en de overheid in België vóór 1940 : Besluitvormingsprocessen bij de ontwikkeling van een conflictbeheersingssysteem”, digitaal beschikbaar via [http://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/001/319/644/RUG01-001319644\\_2010\\_0001\\_AC.pdf](http://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/001/319/644/RUG01-001319644_2010_0001_AC.pdf) (bezoekt 26 augustus 2011).

veel oog voor detail. Weber lardeert zijn betoog veelvuldig met pakkende citaten uit contemporaine bronnen. Het boek toont daarmee eens te meer hoezeer de mobiliteitsgeschiedenis zijn voordeel kan doen met de veelheid aan tijdschriften die voor de automobiel (en andere vormen van mobiliteit) vanaf het eerste uur gepubliceerd werden. Naast het feit dat dergelijke bronnen een schat aan informatie opleveren, stellen zij Weber in staat om zijn boek rijk te illustreren. Het forse formaat vergroot de zeggingskracht van de advertenties, foto's en ander beeldmateriaal nog verder uit en maakt de studie ook aantrekkelijk voor een breed historisch geïnteresseerd publiek. Het boek is een feest voor het oog – al zijn de beweegredenen voor de plaatsing van illustraties niet altijd evident. Past een silhouet van het hoofd van een Afrikaanse vrouw met twee auto's die er wit tegen afsteken (p. 17) ter aankondiging van een tocht van Luik naar Kaap de Goede Hoop (mei-september 1928) nu het beste naast een passage over de openbare ruimte, Foucaults concept van disciplinerende macht en het moderne verkeerssysteem als conflictbeheersingsmodel (p. 16) ?

Webers studie sluit in verschillende mate aan bij een aantal bredere historiografische trends. Ik beperk me daarbij tot de mobiliteits- en techniekgeschiedenis, twee historische sub-disciplines waar meer dan gemiddelde interesse voor Webers studie zal bestaan. Een eerste trend is de overgang van transportgeschiedenis naar

mobiliteitsgeschiedenis. Een tweede trend betreft transnationale geschiedschrijving – overigens een trend die zich in veel bredere zin zich in de historische discipline voltrekt. Ten derde wil ik kort stilstaan bij de belangrijke bijdrage die David Edgerton met *The shock of the old* heeft geleverd.

Binnen de transportgeschiedenis vindt momenteel een overgang plaats van de bestudering van transport in enge zin naar de bestudering van mobiliteit in brede zin. Of op langere termijn sprake zal zijn van een paradigmatische omschakeling moet nog blijken, maar een van de kernonderdelen van deze verandering is een luider wordende roep “to break down the walls that have been built around each transport mode”<sup>29</sup>. Het nieuwe tijdschrift *Transfers : Interdisciplinary Journal of Mobility Studies* dat Berghahn in zijn portfolio heeft opgenomen formuleert, het als volgt in het redactioneel van het openingsnummer : “*We are (...) less interested in the umpteenth tramway company's emergence and decline or the motorization of a country not yet part of the common stock. (...) we are looking for stuff with a twist*”<sup>30</sup>.

Webers studie geeft slechts in beperkte mate invulling aan dergelijke oproepen. *De blijde intrede* zoomt met name in op de automobiel zelf. Het gaat veel beperkter in op andere vormen van mobiliteit en hun dwarsverbanden met het automobilisme. De fiets vormt de belangrijkste uitzondering waaraan

29 Gijs MOM, “What kind of transport history did we get ? Half a century of JTH and the future of the field”, in *Journal of Transport History* 24, nr. 2, 2003, p. 132.

30 Gijs MOM & al., “Hop on the bus, Gus’ Editorial”, in *Transfers* 1, nr. 1, 2011, p. 3-4.

het gehele eerste hoofdstuk is gewijd (“Cyclisme als voorloper”). Als “nieuwe, moderne vorm van voortbeweging op de openbare weg” (p. 19) baande de fiets in verschillende opzichten paden voor de automobiel : de hang naar snelheid en buitenlucht, het toeren en de daarbij behorende clubs, de schreeuw om betere wegen ten dienste van het nieuwe voertuig, en de disciplineren van zowel fietsers als van de soms nogal vijandige omstanders die fietsers nariepen, of zelfs stokken tussen de wielen staken als agressieve vorm van protest tegen deze nieuwe vorm van mobiliteit. De fiets wordt overigens met name als voorloper beschouwd : er wordt slechts zeer beperkt aandacht aan besteed op de momenten dat het fietsverkeer zelf ook massale vormen aannam. In hoofdstuk 8, “De doorbraak van de automobiel”, staat een tabel opgenomen met verkeersstellingen in 1908 en 1938. Deze laat een spectaculaire toename van het autogebruik zien (van 3 naar 45 % van de waargenomen voertuigen per observatiepost per dag), maar ook het hoge niveau waarop het gebruik van de fiets zich handhaaft (48 % in zowel in 1908 als 1938). Het hoge fietsgebruik hield van de jaren ’20 tot de jaren ’50 aan, zo concluderen Albert de la Bruhèze en Veraart in hun studie van het fietsen in negen Noordwest-Europese steden, waaronder Antwerpen <sup>31</sup>. Webers behandeling van de fiets eindigt echter goeddeels aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw,

voordat de fiets zelf dus haar hoogtijdagen beleefde.

Waar de fiets na het eerste hoofdstuk deels uit het zicht verdwijnt, blijft de voetganger voor een groter deel van het boek aanwezig. Hoofdstuk 10 behandelt uitvoerig de pogingen om voetgangers, onder druk van het toenemend aantal ongevallen op de weg, “op te voeden tot bekwame, verantwoordelijke en dus betrouwbare weggebruikers” (p. 201) Andere vormen van mobiliteit komen er echter in vergelijking bekaaid vanaf. Zo is de concurrentie tussen weg en spoor naar mijn smaak onderbelicht. Er wordt op bepaalde punten in de tekst wel degelijk expliciet aandacht aan besteed (bijv. de sectie “Spoor tegen weg”, p. 237-238), maar hoe de verhouding trein-automobiel zich over een langere periode heeft ontwikkeld wordt in het boek niet structureel uitgediept <sup>32</sup>. Op sommige punten in het boek is de focus op de automobiel problematisch te noemen. Het bijschrift op p.11 vermeldt bijvoorbeeld dat de “komst van fiets en automobiel zorgde voor de doorbraak van het moderne toerisme”. Het werpt de vraag op hoe we de rol van de trein bij de ontwikkeling van badplaatsen zouden moeten duiden. Hachtmann stelt bijvoorbeeld : “*Am Anfang des modernen Tourismus steht die Eisenbahn*” <sup>33</sup>. Een tweede voorbeeld : In hoeverre neemt de constatering dat de fiets en met name de automobiel snelheden “in

31 ADRI ALBERT DE LA BRUHEZE & FRANK VERAART, “Fietsen en verkeersbeleid : Het fietsgebruik in negen Westeuropese steden in de twintigste eeuw”, in *NEHA Jaarboek* 62, 1999, p. 144.

32 In de oorspronkelijke dissertatie gebruikt Weber de afbeelding van een automobiel die een trein voorbijstreeft als illustratie. Het geeft op subtiële wijze aan hoezeer de trein van belang is voor het begrijpen van het daadwerkelijke belang van de automobiel.

33 RÜDIGER HACHTMANN, *Tourismus-Geschichte*, Göttingen, Vandenhoeck/Ruprecht, 2007, p. 9.

een andere dimensie” opleverden (p. 93) de ervaringen van passagiers met de in de tijd veel eerder gelegen snelkoets in ogenschouw ?

Een echo van de te dik aangezette focus op de auto treffen we in de geografische inperking die het boek te Belgisch van karakter maakt, zowel op het vlak van de inhoud zelf, als op het vlak van het gebruikte bronnenmateriaal. Weber toont duidelijk aan goed op de hoogte te zijn van de buitenlandse literatuur<sup>34</sup>, maar behandelt deze het liefst op een kluitje, vaak aan het begin van een hoofdstuk of soms in de vorm van een losse paragraaf<sup>35</sup>. Hiermee is slechts beperkt sprake van een structurele behandeling van de bevindingen van dergelijke studies in vergelijking met de Belgische context. Vele hiervan hebben betrekking op min of meer dezelfde periode, zoals Catherine Bertho Lavenirs prachtige studie *La roue et le stylo* over het vroege toerisme per auto, of de uitvoerige sociale geschiedenissen van de automobiel van de hand van Christoph Maria Merki over

Duitsland, Frankrijk en Zwitserland, en Sean O’Connells verhandeling over het Verenigd Koninkrijk<sup>36</sup>.

De doorgaans actieve deelname van Belgische vertegenwoordigers in gremia voor internationale samenwerking maakt daarnaast dat een meer transnationale invalshoek deze studie over een belangrijk transitland niet zou hebben misstaan. Transnationale geschiedschrijving volgt de vertakkingen die de nationale kaders doorsnijden en maakt binnen de techniekgeschiedenis momenteel zijn opgang<sup>37</sup>. In de internationale beweging van samenwerkende gemeenten, speelden Belgen als Paul Otlet, Henri la Fontaine, en Émile Vinck een belangrijke rol: “Some leading personalities in early twentieth-century Belgium were seeking solutions to the great problems of the modern urban and industrialised society that was developing not only in that country but worldwide”<sup>38</sup>. Tevens vormde het internationalisme een belangrijke stroming binnen België in het algemeen<sup>39</sup>. In Webers geschiedenis van de automobiel blijven belangrijke

34 Weber is ook actief lid van de *International Association for the History of Transport Traffic and Mobility*, zoals blijkt uit zijn bijdrage aan het eerste jaarboek daarvan, DONALD WEBER, “All is politics : Fifty years of mobility history in Belgium,” in *Mobility in history : The state of the art in the history of transport, traffic and mobility*, ed. Gijs Mom, Gordon Pirie and Laurent Tissot (Lausanne, Alphil, 2009).

35 Hoofdstuk 3, “Automobilisme en automobielclubs” is een treffend voorbeeld, of de paragraaf “Snelheidsduivels aller landen” in hoofdstuk 5.

36 CATHERINE BERTHO LAVENIR, *La roue et le stylo : Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999; CHRISTOPH M. MERKI, *Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895-1930 : Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Vienna, Böhlau, 2002; SEAN O’CONNELL, *The car in British society : Class, gender and motoring, 1896-1939*, Manchester, Manchester University Press, 1998.

37 ERIK VAN DER VLEUTEN, “Towards a transnational history of technology : Meanings, promises, pitfalls”, in *Technology and Culture* 49, nr. 4, 2008, p. 974-994.

38 OSCAR GASPARI, “Cities against states ? Hopes, dreams and shortcomings of the European municipal movement, 1900–1960”, in *Contemporary European History* 11, nr. 4, 2002, p. 603-604.

39 MADELEINE HERREN, *Hintertüren zur Macht : Internationalismus und modernisierungsorientierte Aussenpolitik in Belgien, der Schweiz und den USA 1865-1914*, München, Oldenbourg, 2000.

transnationale figuren echter goeddeels onzichtbaar. Weber constateert dat rond 1930 “alle internationale organen die zich met verkeersreglementering bezighielden” een Belg als voorzitter hadden (p. 258). Dat is een zeer interessant gegeven – waar verder in de studie niets mee gedaan wordt. Het uitdiepen van de rol van personen als Armand Stiévenard, de door zijn collega’s zeer gewaardeerde Belgische voorzitter van het *Road Committee* binnen de *Communications and Transit Organisation* van de Volkenbond te Genève van 1924 tot 1930, had bijvoorbeeld een interessant transnationale zijlijn binnen Webers studie kunnen opleveren <sup>40</sup>.

Een laatste kritische kanttekening is te plaatsen vanuit techniekhistorisch perspectief. David Edgertons magistrale *The Shock of the Old* uitte fundamentele kritiek tegen de techniekgeschiedenis in haar volle breedte <sup>41</sup>. Het kernverwijt betrof het feit dat de discipline zich niet wijdde aan techniek in een rijp stadium van haar ontwikkeling op het moment dat zij omarmd wordt door een ruime meerderheid van de bevolking. In plaats daarvan beperkt het gros van de studies zich doorgaans met name tot baanbrekende innovaties in een pril stadium van hun ontwikkeling. Hierdoor gaan techniekhistorische werken slechts in beperkte mate over de technologie

die daadwerkelijke impact heeft op het dagelijks leven van grote lagen van de bevolking. De stoommachine was in relatieve en absolute zin meer belangrijk rond 1900 dan rond 1800, terwijl we deze technologie toch eerder met het laatstgenoemde dan met het eerstgenoemde jaartal zouden associëren. Edgerton levert geen kritiek op de individuele studies, maar gezamenlijk leidt de optelling van innovatiegerichte geschiedenissen tot aanzienlijke academische myopie die bepaalde technologische ontwikkelingen nagenoeg volledig buiten beschouwing laat.

Webers studie over de automobiel in de periode voor 1940 plaatst zich in de hoofdstroom eerder dan in de richting zoals door Edgerton bepleit. Was de twintigste eeuw “de eeuw van de automobiel”? Weber haalt op pagina 44 de Franse automobieljournalist Pierre Giffard aan, die zulks in 1901 “op merkwaardig accurate wijze” voorspelde. Een dergelijke uitspraak doet alleen opgeld voor de werkelijkheid in de geïndustrialiseerde wereld, en in het geheel niet voor de planeet in haar totaliteit. Hoewel getalsmatig het automobilisme in de door Weber behandelde periode in België duidelijk een groeispurt doormaakte, betreft de gehele behandelde periode een tijdsvak waarin een meerderheid van de bevolking in België nog geen auto in bezit had.

<sup>40</sup> Naast Stiévenard worden ook Paul Duchaine (*Association Internationale de Tourisme*, wat overigens *Alliance* moet zijn), Jules Hansez (*Association Internationale Automobile*) en Émile Vinck genoemd, zonder dat hun rol verder wordt uitgediept.

<sup>41</sup> DAVID EDGERTON, *The shock of the old: Technology and global history since 1900*, Oxford, Oxford University Press, 2007. Voor een kort en spits geschreven artikel dat een aantal hoofdlijnen van het boek samenvat, zie DAVID EDGERTON, “Innovation, technology, or history : What is the historiography of technology about ?”, in *Technology and Culture* 51, nr. 3, 2010, p. 680-698.

De voorzichtige conclusie moet dan ook luiden dat Webers boek zich wellicht niet aan het voorfront der geschiedbeoefening bevindt. Is dat erg? Geenszins. Het boek laat zeer veel facetten van het Belgisch automobilisme de revue passeren. Het biedt een goed onderbouwd en compleet empirisch overzicht van de maatschappelijke en politieke ontwikkelingen die zich ten aanzien van het automobilisme vanaf de late negentiende eeuw tot de Tweede Wereldoorlog hebben voorgedaan. Hij besteedt daarin niet slechts aandacht aan de actoren die de tand des tijds hebben doorstaan, maar ook aan een scala van eendagsvliegen die in meer of mindere mate toch hun invloed op de vormgeving van de automobielsamenleving hebben uitgeoefend.

De 'eeuw van de auto' zal zich in de eenentwintigste eeuw niet in de huidige vorm voortzetten<sup>42</sup>. In Noord-West Europa is het ontegenzeggelijk zo dat de auto en het wegsysteem dat er nauw mee verbonden is zich een dominante positie in mobiliteitspatronen hebben weten te verwerven. Is het verbannen uit de stadscentra en het ondergronds dwingen van parkeergarages op centrale locaties in steden een voorbode van een kantelpunt voor wat betreft de urbane mobiliteit? De tijd zal het leren. Maar onder zulke omstandigheden is het goed terug te kunnen grijpen op gedegen studies die de opkomst van de automobiel duiden en van de broodnodige context voorzien. Het is te hopen dat Weber bereid zal

zijn een aantal van zijn inzichten ook te publiceren voor een internationaal publiek, zodat zij kennis kan nemen van de ontwikkelingen in dit centraal gelegen, belangrijke transitland.

*Frank Schipper*

42 JOHN URRY, "The 'system' of automobility", in *Theory, Culture & Society* 21, nr. 4-5, 1.10.2004, p. 25-39.