Zu Fuss

Editorial

Historiker*innen verwenden aus guten Gründen selten Formulierungen wie «immer schon». Hier seien sie für einmal gestattet: Seit es Menschen gibt, gehen sie zu Fuss.

Unter den vielfältigen Formen der Mobilität, die wir kennen, ist die Fussmobilität die geläufigste. Umso erstaunlicher ist auf den ersten Blick, dass sie von der Forschung weitgehend vernachlässigt wurde. Seit den 1990er-Jahren wurde die traditionelle Verkehrsgeschichte, die sich auf die technischen und wirtschaftlichen Entwicklungen konzentrierte, durch den «mobility turn» ergänzt und überlagert. Die Forschung konzentrierte sich zunehmend auf Mobilität und weniger auf Fahrzeuge und Infrastrukturen. Die Perspektive war nun eine soziokulturelle, weniger eine technikgeschichtliche.[1] Das Zufussgehen blieb jedoch in diesen Forschungen marginal, obwohl die Geschichte menschlicher Fortbewegung und der dazugehörigen soziokulturellen Praktiken bis in die Gegenwart entscheidend davon geprägt ist. In jüngster Zeit haben Forscher*innen diese Lücke erkannt und begonnen, sie zu schliessen.[2]

Unter den verschiedenen Formen der Fussmobilität ist eine analytische Unterscheidung zu treffen: in das alltägliche Gehen auf der einen, das Gehen zum Vergnügen auf der anderen Seite. Für Letzteres sind im Deutschen die Begriffe «wandern», «spazieren» oder «flanieren» treffender. Damit assoziiert sind zwei Historiografien, die in diesem Heft miteinander ins Gespräch gebracht und konfrontiert werden. Denn die strikte Trennung lässt sich mit Blick auf gelebte historische Realitäten nicht immer aufrechterhalten (siehe etwa die Beiträge von Vonnard/Amacher, Berz/Degen).

Die fussgängerische Fortbewegung zum Vergnügen wurde schon verhältnismässig häufig untersucht, etwa als charakteristische soziale Praxis des Bürgertums.[3] Im Gegensatz dazu ist das alltägliche Gehen bemerkenswert unerforschtes Terrain,[4] obschon es die häufigste Art ist, wie Menschen zu Fuss gehen: Sie gehen zur Arbeit, oft auch bei der Arbeit; sie gehen, insbesondere in Städten, unablässig von einem Ort zum andern. In den westlichen Gesellschaften werden sie hierfür seit den 1920er-Jahren von den Strassen, die dem motorisierten Verkehr vorbehalten sind, verdrängt, bestenfalls auf Trottoirs. Seit den 1970er-Jahren erleben

Fussgänger*innen einen – wenn auch oft bescheidenen – Rückgewinn ihrer Freiräume: Fussgängerzonen werden eingerichtet, Tempolimits für Automobile angeordnet.[5] Trotz gravierender Einschränkungen hat die Fussmobilität überdauert und bleibt auch in der Gegenwart eine vielfältige und omnipräsente Praxis.[6] Alltägliches und vergnügliches Gehen – und ihre zahlreichen Hybride – leben fort in ungebrochener Popularität. Im Jahr 2015 gingen die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz durchschnittlich eine halbe Stunde pro Tag zu Fuss, was ungefähr einem Drittel der Zeit entsprach, die sie «unterwegs» waren.[7]

Globale Ereignisse wie die Covid-Pandemie und die tief greifenden Herausforderungen der Klimaerwärmung mit ihren gesellschaftlichen, ökonomischen und logistischen Konsequenzen befeuern das Interesse am Thema in den Sozial- und Geisteswissenschaften.[8] Die Vervielfältigung von Mobilitätsformen (man denke an die omnipräsenten E-Scooter und Fahrradverleihsysteme in den Städten) tut der Popularität des Zufussgehens anscheinend keinen Abbruch. Zumal gleichzeitig ein Kult des Zufussgehens konstatiert werden kann. Smartphone-Schrittzähler und andere Trackinggeräte, mit denen sich zum Beispiel die magische (und höchst arbiträre) Schwelle von 10 000 Schritten pro Tag verfolgen lässt, haben Hochkonjunktur.[9] Vor diesem Hintergrund scheint es uns an der Zeit, die Geschichte der Fussmobilitäten genauer auszuleuchten.

Die in diesem Heft vorgestellten fussläufigen Mobilitäten stellen keine erschöpfende Behandlung des Themenkomplexes dar. Sie sind vielmehr als Auswahl zu verstehen, mit der versucht wird, die Vielfalt und Komplexität des Zufussgehens als alltägliches und freizeitliches Phänomen zu historisieren. Das Heft leistet damit einen Beitrag zu laufenden Forschungsdebatten im Bereich einer sozial- und kulturhistorisch informierten Mobilitätsgeschichte der Neuzeit. Die sieben Beiträge zum Schwerpunkt thematisieren ein breites Spektrum an Fussmobilitäten mit der Moderne im Fokus. Damit ist die transepochale Dimension des Zufussgehens nicht umfassend ausgeschöpft, denn selbstverständlich ging man auch und gerade im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit zu Fuss, wie Johann-Günther König in seinem Überblick über die Geschichte des Gehens zu Recht hervorhebt.[10] Vormoderne Mobilität war demnach allermeist «Fussmobilität», sei es im Alltag, auf Handelsreisen und Pilgerwegen oder Kriegszügen. Dennoch ist das Zu-Fuss-unterwegs-Sein als solches auch von der Vormoderneforschung kaum adressiert worden. Vielmehr geht es bei den Untersuchungen zu Reisen einerseits um Mobilität, andererseits um die Logistik und Infrastruktur des Reisens (Routen, Strassen, Sicherheit) und um die Feststellung, wie vielfältig und allgegenwärtig vormoderne Mobilität war – eine Antwort auf das Stereotyp der Statik, die vor allem mittelalterliche Gesellschaft angeblich geprägt hat.[11] Hingegen fordern viele (populär)wissenschaftliche Mittelalter- und Frühneuzeitpublikationen ihre Leser*innen auf, ihr Thema doch zu Fuss zu erkun-

den, und bieten Stadtrundgänge, Spaziergänge auf den Spuren von … sowie wissenschaftlich begleitete Wanderungen zum Beispiel auf dem Weg nach Santiago de Compostela an. Wenn von Petrarcas berühmter Besteigung des Mont Ventoux die Rede ist, wird hingegen – neben der literatur-, kultur- und geistesgeschichtlichen Bedeutung – selten vom eigentlichen Anstieg gesprochen, es sei denn, um die Faktizität der Wanderung zu bestreiten.[12] Oft als «erste Bergwanderung» an den Beginn einer Entdeckung der Natur und einer Aufwertung des Sichaufhaltens in ihr als Selbstzweck in der Frühen Neuzeit gesetzt, ist die Besteigung des Mont Ventoux auch eine wichtige Wegmarke in der historischen Landschaftsforschung.

Auch *Alessandro Ratti* sucht in seinem Beitrag eine spezifische historische Landschaft auf und analysiert ihre Prägung durch die Menschen, die sich in ihr zu Fuss bewegen und sie durch verschiedene Bauvorhaben und durch die Ritualisierung der darauf gerichteten Fussmobilität verändern. Er untersucht am Beispiel der Sakrallandschaft des Bleniotals einen Prozess, den er als «sanctuarisation de la paroisse» fasst. Die von den Gläubigen errichteten und betreuten Oratorien sowie Kreuzwege, Kapellen und *sacri monti* strukturierten die Landschaft und brachten die gegenreformatorisch gewünschte «Naherfahrung» heiliger Orte und religiöser Praktiken (wieder) auf die Ebene der Pfarrei – gemeinschaftlich ausgeübte fromme Praxis war so meist nicht mehr als einen halben Tag Fussmarsch entfernt.

Dem Aufkommen bürgerlicher Fussmobilität widmet sich *Lars Dickmann* in seinem Beitrag zum Spazieren in Basel im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert. Anhand von Anzeigen im Basler *Avisblatt* untersucht er das Entstehen einer städtischen «Spaziergangskultur», verstanden als soziale Praxis, mit der eine spezifische materielle Kultur einherging. Die Popularisierung der Promenaden führte zu einer Transformation des Stadtraums, die begleitet wurde von Sittlichkeits- und Ordnungsdiskursen.

Spannend ist, dass die geordnete, normierte und moralische bürgerliche Praxis des Spazierengehens im Gegensatz zu anderen Formen des Gehens steht, die eine politische Protestfunktion für sich beanspruchen. Nicht zufällig sind einige der wirksamsten Formen gesellschaftlichen Widerstands eng mit dem Zufussgehen assoziiert: Demonstrationen, Proteste, Märsche. Die Beispiele sind zahllos und vielfältig: Von Einzelaktionen wie der jahrzehntelangen ununterbrochenen Wanderung der Aktivistin Peace Pilgrim (1953–1981) über kleine Kampagnen mit grosser Wirkung wie Gandhis Salzmarsch (1930) bis hin zu Massendemonstrationen mit Hunderttausenden von Teilnehmer*innen.[13]

Während einige Fussmärsche, die mit Protestbewegungen verbunden sind, eine klare politische Dimension haben, kann das alltägliche Gehen auf den ersten Blick unpolitisch wirken. Es erschiene somit als «the something closest to

doing nothing», wie Rebecca Solnit formuliert hat.[14] Dennoch verbergen sich hinter dem Gehen fast immer Machtverhältnisse, wie etwa *Martin Meiskes* Beitrag zeigt. Er untersucht Beamte im deutschen Bahnunterhaltungsdienst im frühen 20. Jahrhundert, die für Wartungsarbeiten Bahnstreckenabschnitte zu Fuss abschritten. Der Artikel zeigt auf, wie ein vermeintlich technisches Thema, das Instandhaltungsfragen und Betriebsabläufe adressiert, sozialgeschichtlich fruchtbar gemacht werden kann, etwa mit Fragen zu ausländischen Arbeitskräften und Migration oder zur Beschäftigung von Frauen und Kriegsversehrten.

Die Wahrnehmungen und Empfindungen der beruflich Gehenden waren teils ganz andere als die von denen, die zum Vergnügen gingen. *Philippe Vonnard* und *Anna Amacher* stellen in ihrem Beitrag die Association suisse de tourisme pédestre vor und fokussieren dabei auf ihre Anfänge in den 1930er-Jahren, ihre Tätigkeiten, ihre Beziehungen zu politischen und wirtschaftlichen Akteur*innen. Sie fragen auch nach den konkreten raumplanerischen Aktivitäten der Organisation und den (patriotischen) Motivationen, die hinter dem Projekt steckten. Der Text versteht sich als Beitrag zu einer Geschichte des Wanderns in der Schweiz – dem einzigen Land, das das Wandern in seiner Verfassung verankert habe. Die herausgehobene Bedeutung der von Vonnard und Amacher beschriebenen Form des freizeitlichen Zufussgehens steht in krassem Gegensatz zu dem von Meiske untersuchten Gehen im Arbeitskontext. Daran lässt sich exemplarisch aufzeigen: Wer wie wann und wie viel zu Fuss geht, ist auch eine Frage der Klasse: Wer hat die Zeit, zu wandern? Wer ist ausgeruht genug, um auch in der arbeitsfreien Zeit zu Fuss unterwegs zu sein? Wessen Zufussgehen wird als nationales Kulturgut betrachtet, wessen als niedere Verrichtung?

Der Text von Vonnard und Amacher zeigt, dass eine kleine Elite am Ursprung der Förderung des Gehens als Freizeitbeschäftigung stand. Aus heutiger Sicht erstaunlich ist es, dass die Befürworter des Wanderns weit davon entfernt waren, die zunehmende Dominanz des Autos auf den Strassen zu kritisieren. Sie legten Wert auf eine strikte Trennung der Verkehrsströme, wie ein Slogan aus dem Jahr 1938 verdeutlicht: «La route à l'automobiliste. Chemins et sentiers à l'excursionniste.» Der politische Einfluss der Automobilclubs, deren Mitglieder sich aus der gleichen Elite rekrutierten, war stark. Die Förderung des Wanderns erfolgte daher oft in Verbindung mit Motorisierungsprojekten, die den Tourismus und das Wandern förderten.[15] Diese Form der Komplementarität – heute würde man von Komodalität sprechen – ist eine Konstante in der Geschichte der Mobilität. Historiker*innen haben jedoch darauf hingewiesen, dass sich die Komplementarität in dem Moment, als das motorisierte Fahrzeug die Vorfahrt auf der Strasse erlangte, massiv verändert hat.[16] Von diesem Zeitpunkt an wurden Wanderer und Fussgänger zur – störenden – Nebensache und

ihr Gehen wurde eingeschränkt, da die Freiheit der einen die Diskontinuität des Raumes der anderen erforderte, insbesondere von politisch unterrepräsentierten sozialen Gruppen.

Dabei ist nicht zu vergessen: Zufussgehen ist eine Tätigkeit für (fast) alle Altersstufen. Wer die Fähigkeit einmal erworben hat und nicht durch körperliche Beeinträchtigung daran gehindert wird, bewegt sich sein Leben lang zu Fuss. Das gilt selbstverständlich auch – und erst recht – für Kinder.

Silke Zimmer-Merkle untersucht in ihrem Beitrag die kindliche Mobilität im 20. Jahrhundert. Der Text denkt über das Wesen fussläufiger Mobilität nach, denn gerade bei Kindern ist diese nicht immer klar von anderen Mobilitätsformen abzugrenzen. Die Übergänge sind schnell und häufig und es ist eine «erstaunliche Omnipräsenz von Fortbewegungsmitteln und Mobilitätsspielzeug» zu konstatieren. Dem gegenüber steht die Tatsache, dass sich kindliche Mobilitäten seit dem 20. Jahrhundert zunehmend auf Flächen abspielen, die dem Fussverkehr vorbehalten sind. Die Autorin plädiert deshalb für ein weit gefasstes Verständnis des Zufussgehens.

Stärker als andere Fussmobilitäten wirft das kindliche Zufussgehen Fragen nach der Quellenlage auf: Kinder (zumindest die jüngsten) hinterlassen keine schriftlichen Zeugnisse, keine Tagebücher, keine Autobiografien. Ihre eigenen Perspektiven lassen sich nur schwer historisch erforschen, andere Quellentypen gewinnen an Bedeutung, etwa Fotografien.[17] Im Gegensatz dazu stehen für besser tradierte Formen des Zufussgehens viele Erfahrungsberichte zur Verfügung. Zu denken ist etwa an die bereits in der Vormoderne etablierte Gesellenwanderung, die als Teil der Handwerkskultur seit dem 18. Jahrhundert eine Vielzahl (auto)biografischer Zeugnisse produziert hat.[18] Ein solches Dokument – die «Reiseerinnerungen» des Buchdruckers Robert Grimm – stellen *Andreas Berz* und *Bernard Degen* in ihrem Beitrag vor. In ihrer Rekonstruktion des grimmschen Tagebuchs arbeiten sie heraus, dass auch die «Wanderschaft» letztlich – wie man heute sagen würde – ein Mobilitätenmix war: Zwar legte Grimm etwa drei Viertel der Strecke tatsächlich zu Fuss zurück, daneben aber benutzte er auch die Eisenbahn, Fuhrwerke, Trams und Omnibusse.

Eine weitere Form hybrider Fussmobilität präsentiert schliesslich *Carla Roth*: Ihr Text stellt uns das Empfehlungsbuch des «Herrenlotzers» Johann Britschgi (1822–1887) aus Lungern vor. Britschgis Geschäft war es, auswärtige Kundschaft in mehrtägigen Touren über den Brünigpass ins Berner Oberland zu führen. Das alltägliche, arbeitsbedingte Gehen des «Herrenlotzers» stand in Abhängigkeit vom Transportverhalten der Vergnügungsreisenden und Tourist*innen, für die er arbeitete – und die er mit seiner Mannschaft, je nach körperlicher Verfassung der Kundschaft, in einer «chaise à porteurs» ebenfalls über die steinigen Alpenwege trug.

Die Beiträge dieses Hefts zeigen Anknüpfungspunkte der beiden grundlegenden Formen des Zufussgehens auf, nämlich des alltäglichen Gehens und des Gehens zum Vergnügen. Sie lassen uns darüber nachdenken, inwiefern die analytische Unterscheidung zu hinterfragen und zu relativieren ist und inwiefern es fruchtbar sein könnte, die beiden Formen gemeinsam zu untersuchen. Darüber hinaus geben sie vereinzelt Hinweise für vier zusätzliche Forschungsachsen, die uns produktiv scheinen und die künftige Forschung anregen könnten.

Erstens könnte es relevant sein, Funktion und Geschichte der eingeschränkten und eng abgegrenzten Räume des Zufussgehens zu untersuchen, seit die Fussgänger*innen im 20. Jahrhundert an den Strassenrand gedrängt wurden. Die in städtischen und touristischen Räumen begünstigte Fussgängerfreundlichkeit steht im Gegensatz zu einer prekäreren Situation in suburbanen Räumen und Agglomerationen, die aufgrund der wiederkehrenden Bedeutung des motorisierten Verkehrs von erheblichen Diskontinuitäten geprägt sind. Die Untersuchung der politischen Aushandlungsprozesse sowie der institutionellen und sozialen Dynamiken rund um die verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen verspricht neue Perspektiven auf die Geschichte des Zufussgehens.

Zweitens gibt es Fragen rund um die körperlichen Voraussetzungen des Zufussgehens. Nicht jeder Mensch kann zu Fuss gehen. Die heute dem Fussverkehr zugewiesenen Räume sind aber oft für diejenigen gebaut, die es können. Menschen, die etwa einen Rollstuhl oder Gehhilfen benutzen, werden dadurch in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt. Die Erforschung der Vielfalt der Fussgänger*innen und der Einschränkungen, mit denen sie in verschiedenen Epochen konfrontiert waren, eröffnet neue Perspektiven auf die Sozial- und Kulturgeschichte der unmotorisierten, auch der vormodernen Mobilität.

Drittens kamen in der bisherigen historischen Forschung Geschlechterperspektiven zu kurz.[19] In verschiedenen Epochen bedeutete das Zufussgehen für Frauen oft etwas anderes als für Männer; es war von einer grösseren Unsicherheit geprägt, von Vorsicht und Angst. Rebecca Solnit wies in ihrem wegweisenden Buch *Wanderlust* (2000) auf die Ungleichheit der Geschlechter hin: Frauen wurden häufiger bestraft oder erniedrigt für ihre Versuche, einfach nur spazieren zu gehen, weil Gesellschaften darin etwas vermeintlich Sexuelles sahen und versuchten, Kontrolle über die weibliche Sexualität zu gewinnen.[20] Was sich hier bereits im Bezug auf den individuellen weiblichen Körper zeigt, gilt umso mehr, wenn es auf ganze Gesellschaften bezogen wird.

Viertens ist die Frage nach *race* in der Fussmobilität von hoher Bedeutung. Wer darf oder muss zu Fuss gehen? Für den Bereich des öffentlichen Verkehrs und den Zugang zu schneller Mobilität und neuen Technologien wurde diese Frage bereits gestellt, doch sollte auch hier der Blick zurück zu den Fussgänger*innen gehen: So bemühen sich beispielsweise Aktivist*innen vornehmlich in den

USA darum, den als «weiss» verstandenen Wandersport in alle gesellschaftlichen Gruppen zu bringen. Die Zuordnung bestimmter Mobilitätsformen zu bestimmten ethnischen oder rassifizierten Gruppen ist also ein dringendes Untersuchungsfeld historischer Forschung.

Marino Ferri, Anja Rathmann-Lutz, Tiphaine Robert

Anmerkungen

1 John Urry, «Moving on the Mobility Turn», in Vincent Kaufmann (Hg.), *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective*, London 2008, https://doi.org/10.4324/9781315550459 (4. 12. 2024).
2 Colin Pooley, Tim Jones, *Promoting Walking and Cycling. New Perspectives on Sustainable Travel*, Bristol 2013; Colin Pooley, «Walking spaces. Changing pedestrian practices in Britain since c. 1850», *Journal of Transport History* 42 (2021), 227–246; Martin Emanuel, Daniel Normark, «(Un)equal footing. Otherings and orderings of urban mobility», *The Journal of Transport History* 44 (2023), 165–182; Martin Emanuel, «Leisure walking in the original compact city. Senses, distinction, and rhythms of the bourgeois promenade», *Mobilities* 18 (2023), 700–718, https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2206044; Colin Pooley et al., «Introduction: historical perspectives on pedestrians and the city», *Urban History* 48/2 (2021), 204–210, doi.org/10.1017/S0963926819000944 (20. 12. 2024).
3 Gudrun M., König, *Eine Kulturgeschichte des Spazierganges. Spuren einer bürgerlichen Praktik 1780–1850*, Wien 1996; Johann-Günther König, *Zu Fuss. Eine Geschichte des Gehens*, Stuttgart 2013; Andreas Mayer, *Wissenschaft vom Gehen. Die Erforschung der Bewegung im 19. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 2013; Geoff Nicholson, *The Lost Art of Walking. The History, Science, Philosophy, and Literature of Pedestrianism*, New York 2008; Dirk Schümer, *Eine kurze Geschichte des Wanderns*, München 2012; Rebecca Solnit, *Wanderlust. A History of Walking*, New York 2001; Antoine de Baecque, *Une histoire de la marche*, Paris 2016.
4 Erika Flückiger Strebel, *Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts. Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken* (Materialien Langsamverkehr 130), Bern 2014; Ueli Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert. Unterwegs sein können, wollen und müssen*, Zürich 2022.
5 Cédric Feriel, *La ville piétonne. Une autre histoire urbaine du XX^e siècle?*, Paris 2022; ders., «Rethinking the dominant modernist planning narrative. Investigating pedestrianisation in Europe, 1960s–1970s», *The Journal of Transport History* 44/2 (2023), 233–253, doi.org/10.1177/00225266231188606 (24. 10. 2023); für die USA vgl. Kelly Gregg, «Conceptualizing the Pedestrian Mall in Post-War North America and Understanding its Transatlantic Transfer Through the Work and Influence of Victor Gruen», *Planning Perspectives* 34/4 (2019), 551–577.
6 Pooley/Jones (wie Anm. 2).
7 Benjamin Spielmann, *«Im Übrigen ging man zu Fuss». Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848 bis 1939*, Basel 2020, 179.
8 Renate Albrecher, Sonia Curnier, Vincent Kaufmann, «Le vélo et la marche comme moyens de transport. État actuel de la recherche», in: *Cahiers du LASUR* 40a (2023), https://infoscience.epfl.ch/handle/20.500.14299/199908 (20. 12. 2024).
9 Gina Buhl, «Positives aus der Wissenschaft. Warum Sie die 10 000-Schritte-Regel (fast) vergessen können», *SRF «Aus Musik und Sport»*, 19. 4. 2022, www.srf.ch/wissen/gesundheit/positives-aus-der-wissenschaft-warum-sie-die-10-000-schritte-regel-fast-vergessen-koennen (26. 10. 2024).

10 König, Zu Fuss (wie Anm. 3).
11 Schon eine kleine Auswahl dieser Arbeiten zeigt das breite Spektrum: Dominik Waßenhoven, *Skandinavier unterwegs in Europa (1000–1250). Untersuchungen zu Mobilität und Kulturtransfer auf prosopographischer Grundlage*, Berlin 2006; Peter Moraw (Hg.), *Unterwegssein im Spätmittelalter*, Berlin 1985; Annette C. Cremer et al., *Prinzessinnen unterwegs. Reisen fürstlicher Frauen in der Frühen Neuzeit*, Berlin 2018; Helena Vanommeslaeghe, «Wandering Abbots. Abbatial Mobility and stabilitas loci in Eleventh-Century Lotharingia and Flanders», in Steven Vanderputten, Tjamke Snijders (Hg.), *Medieval Liège at the Crossroads of Europe. Monastic Society and Culture, 1000–1300*, Turnhout 2017, 1–28; Bernhard Lübbers, «Die Steinerne Brücke in Regensburg. Ein zentraler Verkehrsknotenpunkt aus dem 12. Jahrhundert», in Tobias Appl, Alfred Wolfsteiner (Hg.), *Auf alten Wegen durch die Oberpfalz. Zur Geschichte der Mobilität und Kommunikation in der Mitte Europas*, Regensburg 2022, 99–109; Martin B. Shichtman, Laurie A. Finke, Kathleen Coyne Kelly, «‹The world is my home when I'm mobile›. Medieval Mobilities», *Postmedieval. A Journal of Medieval Cultural Studies* 4 (2013), 125–135; Marianne O'Doherty, Felicitas Schmieder (Hg.), *Travels and Mobilities in the Middle Ages. From the Atlantic to the Black Sea*, Turnhout 2015; John W. Bernhardt, «‹On the Road again›. Kings, Roads and Accommodation in High Medieval Germany», in Lynette Mitchell (Hg.), *Every Inch a King. Comparative Studies on Kings and Kingship in the Ancient and Medieval Worlds*, Leiden 2013, 303–324.
12 Vgl. unter vielem anderen Matthias Bleyl, «Mont Ventoux und die Folgen. Petrarcas Besteigung des Mont Ventoux oder: Was jemand anrichten kann, der hoch hinaus will», in Hans Gercke (Hg.), *Der Berg*, Heidelberg 2002, 58–62.
13 Vgl. Danièle Tartakowski et al., *Histoire de la rue. De l'Antiquité à nos jours*, Paris 2022.
14 Solnit (wie Anm. 3), 5
15 Claire Milon, «*Hinaus in die Ferne! Lebensreform* et randonnée. Une approche spatiale (1871–1914)», *Recherches germaniques* 54 (2024), 161–179, https://doi.org/10.4000/12x5d.
16 Vgl. Peter Norton, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, ProQuest Dissertations Publishing, 2002.
17 Eine von Veera Moll und Tiina Männistö-Funk vorgeschlagene Perspektive, präsentiert im Oktober 2024 auf der T2M-Konferenz in Leizig: «The Transforming Transport System and the Everyday Politics of Urban Space: Children in/as Traffic in Eeva Rista's Helsinki Photographs in the 1960s and 1970s».
18 Sigrid Wadauer, *Die Tour der Gesellen. Mobilität und Biographie im Handwerk vom 18. bis zum 20. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 2005.
19 Susan Hanson, «Gender and mobility: new approaches for informing sustainability», *Gender, Place & Culture* 17/1 (2010), 5–23, https://doi.org/10.1080/09663690903498225; Rahul Goel et al., «Gender Differences in Active Travel in Major Cities across the World», *Transportation* 50 (2023), 733–749, https://doi.org/10.1007/s11116-021-10259-4 (20. 12. 2024); Claire Pelgrims, «Aesthetic Relationships to Cycling Infrastructure. The Example of Parisian Daily Cyclists», *Mobility Humanities* 4/1 (2025).
20 Solnit (wie Anm. 3), 232 f.; Kerri Andrews, *Wanderers. A History of Women Walking*, London 2021.

À pied

Éditorial

Les historiens et historiennes utilisent rarement des formules telles que «depuis toujours…», et ce pour de bonnes raisons. Pour une fois, elles sont permises: depuis qu'il y a des êtres humains, ils se déplacent à pied.

Parmi les multiples formes de mobilité que nous connaissons, la marche est la plus courante. Il est donc à première vue étonnant de constater qu'elle a été largement négligée par la recherche. Depuis les années 1990, l'histoire des transports, qui se focalisait traditionnellement sur les développements techniques et économiques, a été complétée et enrichie grâce au *mobility turn*. La recherche s'est alors davantage portée sur la mobilité et plus uniquement sur les véhicules et les infrastructures.[1] La perspective devenait socioculturelle plutôt que technique. Pour autant, la question de la marche est demeurée marginale dans ces recherches malgré son caractère fondamental dans l'histoire des déplacements humains et des pratiques socioculturelles qui y sont liées jusqu'à aujourd'hui. Récemment, des chercheuses et chercheurs ont reconnu cette lacune et ont commencé à la combler.[2]

Parmi les différentes formes de mobilité pédestre, il convient de faire une distinction analytique entre la marche du quotidien d'une part et la marche de loisir d'autre part. Les termes allemands «wandern», «spazieren» ou «flanieren» décrivent ce deuxième type de marche. La marche du quotidien et celle de loisir sont associées à deux historiographies différentes mises en dialogue dans ce numéro. En fait, la stricte séparation ne peut pas toujours être maintenue au regard des réalités historiques vécues (voir par exemple les articles Vonnard/Amacher, Berz/Degen).

La marche dite de loisir a déjà fait l'objet de nombreuses études, notamment en tant que pratique sociale caractéristique de la bourgeoisie.[3] En revanche, la marche du quotidien est un terrain peu exploré,[4] bien qu'il s'agisse de la manière la plus courante de se déplacer: les humains vont au travail, ou travaillent en marchant; ils et elles vont sans cesse d'un endroit à l'autre, notamment dans les villes. Dans les sociétés occidentales, la mobilité piétonne a été chassée des rues réservées au trafic motorisé depuis les années 1920, et, dans le meilleur des cas, confinée aux trottoirs. Depuis les années 1970, les piétons et piétonnes

connaissent une reconquête – certes souvent modeste – d'espaces de liberté: des zones piétonnes sont aménagées et des limitations de vitesse sont imposées aux véhicules motorisés.[5] Malgré de graves restrictions, la mobilité pédestre a perduré et demeure de nos jours une pratique variée et omniprésente.[6] La marche du quotidien et la marche de loisir – ainsi que leurs nombreuses hybridations – jouissent d'une popularité intacte. En 2015, les habitantes et habitants de la Suisse marchaient en moyenne une demi-heure par jour, soit environ un tiers du temps qu'ils passaient «en déplacement».[7]

Des phénomènes mondiaux comme la pandémie de COVID et les défis profonds du réchauffement climatique avec leur lot de conséquences sociétales, économiques et logistiques, alimentent l'intérêt pour le sujet dans les sciences humaines et sociales.[8] La multiplication des formes de mobilité (pensons aux trottinettes électriques et aux systèmes de location de vélos omniprésents dans les villes) n'entame apparemment pas la popularité de la marche à pied. D'autant plus que l'on constate en parallèle un culte de la marche à pied. Les podomètres pour smartphone et autres appareils traceurs qui permettent par exemple de suivre le seuil magique (et hautement fictif) de 10 000 pas par jour, ont le vent en poupe.[9] Au regard de ces évolutions, il nous semble donc opportun d'examiner de plus près l'histoire des mobilités pédestres.

Les mobilités pédestres présentées dans ce numéro n'épuisent en aucun cas la thématique. Il s'agit plutôt d'une sélection de textes qui vise à historiciser la diversité et la complexité de la marche à pied en tant que phénomène quotidien et de loisir au cours des siècles. Le cahier apporte ainsi une contribution aux recherches sur la mobilité des temps modernes alimentées par l'histoire sociale et culturelle. Les sept contributions thématisent un large éventail de mobilités piétonnes du XVII^e^ au XX^e^ siècle, avec un accent sur la période moderne. La dimension transpériode de la marche gagnerait d'ailleurs à être davantage explorée, car il va de soi que l'on se déplaçait aussi et surtout à pied au Moyen-Âge et au début des temps modernes, comme le souligne à juste titre Johann-Günther König dans son aperçu de l'histoire de la marche.[10] La mobilité pré-moderne était donc en grande partie une «mobilité pédestre», que ce soit dans la vie quotidienne, lors de voyages commerciaux et de pèlerinages ou dans le cadre de campagnes militaires.

Malgré cette évidence, les chercheurs et chercheuses n'ont que peu considéré les déplacements à pied comme objets de recherche à part entière. Les études sur le voyage et la mobilité portent plutôt sur la logistique et les infrastructures facilitant le voyage (itinéraires, routes, sécurité) et insistent sur la diversité et l'omniprésence de la mobilité prémoderne, notamment en réponse à l'idée reçue d'une société médiévale sédentaire.[11] En revanche, de nombreuses publications sur l'époque médiévale (de vulgarisation scientifique) invitent le public à explorer l'objet étudié à pied et proposent des promenades «sur les traces de …» ainsi

que des randonnées à des fins de médiation scientifique, par exemple sur le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle. Pour autant, lorsqu'il est question de la célèbre ascension du Mont Ventoux par Pétrarque – outre son importance littéraire, culturelle et historique – on parle rarement de la montée proprement dite, si ce n'est pour en contester la véracité.[12] Souvent présentée comme la «première randonnée en montagne», elle marque le début d'une découverte de la nature et d'une revalorisation du contact avec elle comme une fin en soi, à l'aube des temps modernes. L'ascension du Mont Ventoux est également un point de repère important dans la recherche historique sur le paysage.

Dans sa contribution, *Alessandro Ratti* étudie également un paysage historique spécifique et l'empreinte physique des personnes qui s'y déplacent à pied. Elles modifient ainsi ce paysage par différents projets de construction et via la ritualisation de la mobilité pédestre. Ratti étudie, à l'exemple du paysage sacré du Val Blenio, un processus qu'il qualifie de «sanctuarisation de la paroisse». Les oratoires que les croyantes et croyants construisaient et entretenaient, ainsi que les chemins de croix, les chapelles et les *sacri monti*, structuraient le paysage et (re) mettaient au niveau de la paroisse l'«expérience de proximité» des lieux saints et des pratiques religieuses. Ce changement a été encouragé par le mouvement de Contre-Réforme: la pratique religieuse exercée de manière collective devenait accessible à moins d'une demi-journée de marche.

La contribution de *Lars Dickmann* analyse quant à elle l'apparition de pratiques pédestres bourgeoises à Bâle à la fin du XVIII^{e} et au début du XIX^{e} siècle. En se basant sur des annonces parues dans l'*Avisblatt* de Bâle, il étudie l'émergence d'une «culture de la promenade» urbaine, comprise comme une pratique sociale accompagnée d'une culture matérielle dédiée. La popularisation des promenades a entraîné une transformation de l'espace urbain, basée sur des discours empreints d'ordre et de morale.

Il est intéressant de noter que la pratique bourgeoise ordrée, normée et morale de la promenade s'oppose à d'autres formes de marche, qui revêtent une fonction de contestation politique. Ce n'est pas un hasard si certaines des formes de résistance sociale les plus efficaces sont étroitement associées à la marche à pied: manifestations, protestations, marches. Les exemples sont innombrables et variés: des actions individuelles comme la marche ininterrompue de l'activiste Peace Pilgrim (1953–1981) sur plusieurs décennies, aux manifestations de masse rassemblant des centaines de milliers de participantes et participants, en passant par de petites campagnes à fort retentissement comme la marche du sel de Gandhi (1930).[13]

Si certaines marches, liées à des mouvements contestataires, ont une dimension politique évidente, la marche quotidienne peut sembler de prime abord apolitique. Elle apparaîtrait ainsi comme «the something closest to doing nothing»,

comme l'a formulé Rebecca Solnit.[14] La marche dissimule néanmoins presque toujours des rapports de pouvoir, comme l'illustre l'article de *Martin Meiske*. Il y étudie le travail des fonctionnaires du service d'entretien des chemins de fer allemands au début du XX^e^ siècle, qui parcouraient à pied des tronçons de voies ferrées pour des travaux de maintenance. L'article montre comment un thème à première vue technique peut être relu avec une perspective d'histoire sociale, par exemple en y étudiant les questions liées à la main-d'œuvre étrangère et la migration ou l'emploi des femmes et des mutilés de guerre.

Toutes différentes sont les perceptions et les expériences de celles et ceux qui marchent à priori pour leur plaisir. Dans leur article, *Philippe Vonnard* et *Anna Amacher* étudient la création et le développement de l'Association suisse de tourisme pédestre, ses débuts dans les années 1930, ses activités, ainsi que ses relations avec les acteurs politiques et économiques. Ils s'interrogent également sur les activités concrètes de l'organisation en matière d'aménagement du territoire et sur les motivations notamment patriotiques derrière ce projet. Le texte se veut une contribution à une histoire plus large de la randonnée en Suisse – seul pays à l'avoir ancrée dans sa constitution. Cette forme valorisée de la marche décrite par Vonnard et Amacher contraste fortement avec la marche dans un contexte professionnel étudiée par Meiske. Cela illustre le postulat suivant: qui se déplace à pied, quand et sur quelle durée, est aussi une question de classe. Qui a le temps de se promener? Qui est suffisamment en forme pour se déplacer à pied même pendant les heures de repos? Quels déplacements sont considérés comme un patrimoine culturel national et lesquels sont considérés comme une basse besogne?

Le texte de Vonnard et Amacher montre qu'une petite élite est à l'origine de la promotion de la marche comme activité de loisir. Ce qui est surprenant aujourd'hui, c'est que les défenseurs de la marche étaient loin de critiquer la domination croissante de la voiture sur les routes. Ils tenaient à une stricte séparation des flux de circulation, comme l'illustre un slogan de 1938: «La route à l'automobiliste. Chemins et sentiers à l'excursionniste». Le poids politique des clubs automobiles – dont les membres se recrutaient parmi cette même élite – n'était pas négligeable. La promotion de la randonnée s'est ainsi souvent développée en lien avec des projets de motorisation encourageant le tourisme pédestre.[15] Cette forme de complémentarité – on parlerait aujourd'hui de comodalité – est une constante dans l'histoire de la mobilité. La communauté historienne a toutefois souligné que ces complémentarités ont été profondément bouleversées à partir du moment où l'automobile a obtenu la priorité sur la route.[16] Dès ce moment-là, les marcheurs et les piétons sont devenus des éléments – gênants – et leur marche a été entravée, car la liberté des uns exigeait la discontinuité de l'espace des autres, bien souvent des groupes sous-représentés politiquement.

Ne l'oublions pas, la marche à pied est une activité pour (presque) tous les âges. Celui qui en a acquis la capacité, la conservera toute sa vie du moment où il ne souffre pas d'un handicap physique. Cela vaut bien entendu également – et à plus forte raison – pour les enfants.

Dans sa contribution, *Silke Zimmer-Merkle* pose des jalons pour l'étude de la mobilité des enfants au XX^e^ siècle. L'historienne réfléchit à la nature de la mobilité piétonne, car chez les enfants en particulier, il n'est pas toujours possible de la distinguer clairement des autres formes de mobilité. Les transitions sont rapides et fréquentes et l'on constate une «omniprésence étonnante de moyens de locomotion et de jouets de mobilité». En revanche, depuis le XX^e^ siècle, les mobilités enfantines ont tendance à se cantonner aux surfaces réservées à la circulation piétonne. L'autrice plaide pour une prise en compte élargie de la marche à pied. Plus que d'autres mobilités pédestres, celle des enfants soulève des questions quant à la disponibilités des sources: les enfants (du moins les plus jeunes) ne laissent pas de témoignages écrits, pas de journaux intimes, pas d'autobiographies. Leurs perspectives propres ne pouvant que difficilement faire l'objet de recherches historiques, d'autres types de sources se révèlent précieuses, telles que les photographies.[17]

En revanche, il existe de nombreux témoignages sur des formes plus traditionnelles de marche à pied. L'on peut notamment mentionner la migration des compagnons qui, en tant que phénomène culturel phare de l'époque prémoderne, a suscité du XVIII^e^ au XX^e^ siècle une multitude de témoignages (auto) biographiques.[18] *Andreas Berz* et *Bernard Degen* présentent dans leur article un témoignage écrit emblématique de cette tendance, les «mémoires de voyage» de l'imprimeur Robert Grimm. Dans leur reconstitution minutieuse du journal de Grimm, ils démontrent que cette «pérégrination» était multimodale, comme on le dirait aujourd'hui. Bien que Grimm ait parcouru environ les trois quarts de son trajet à pied, il a également utilisé le train, les charrettes, les trams et les omnibus.

Enfin, *Carla Roth* nous présente une autre forme hybride de mobilité pédestre: son texte étudie le livre de recommandations du «Herrenlotzer» Johann Britschgi (1822–1887) de Lungern. L'activité de Britschgi consistait à emmener des clients étrangers dans l'Oberland bernois en leur faisant passer le col du Brünig sur plusieurs jours. La marche quotidienne du «Herrenlotzer», liée à son travail, dépendait du comportement et de la condition physique des voyageurs et des touristes pour lesquels il travaillait. Selon les circonstances, il les transportait avec l'aide d'autres personnes dans une «chaise à porteurs» sur les chemins alpins caillouteux.

En faisant régulièrement converger les deux types de marche, du quotidien et de loisir, les contributions de ce numéro nous mènent à relativiser la pertinence

de cette distinction et finalement à considérer les avantages d'étudier ces deux formes conjointement. Nous souhaitons conclure cet éditorial en mentionnant quelques axes de recherche supplémentaires qui nous semblent prometteurs à cet égard et qui pourraient stimuler les recherches futures.

Premièrement, il pourrait être pertinent d'étudier la fonction et l'histoire des espaces restreints et étroitement délimités de la marche à pied depuis que les piéton·n·es ont été repoussé·e·s au bord des routes au XX^e siècle. La marchabilité, favorisée dans les espaces urbains et touristiques, contraste avec une situation plus précaire dans les espaces suburbains et les agglomérations, marqués par des discontinuités significatives en raison de l'importance récurrente du transport motorisé. L'étude des processus de négociation politiques ainsi que des dynamiques institutionnelles et sociales autour des différents groupes d'usager·ère·s de la route, promet d'offrir de nouvelles perspectives sur l'histoire de la marche.

Deuxièmement, les questions relatives aux conditions physiques liées à la marche à pied pourraient être approfondies. Tout le monde ne peut pas se déplacer à pied. Les espaces actuellement réservés aux piétons et piétonnes sont souvent construits pour celles et ceux qui disposent de cette capacité. Les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant ou avec des aides à la marche sont ainsi entravées dans leur liberté de mouvement. Néanmoins, le déplacement de personnes aux capacités physiques différentes a une longue tradition qui remonte à l'époque prémoderne. L'étude de la diversité des profils des personnes qui marchent et des restrictions auxquelles elles étaient confrontés à différentes époques ouvre de nouvelles perspectives sur l'histoire sociale et culturelle de la mobilité non motorisée.

Troisièmement, la perspective de genre n'a pas été suffisamment prise en compte dans les recherches historiques menées jusqu'à présent.[19] À différentes époques, la marche à pied a souvent signifié autre chose pour les femmes que pour les hommes; elle était marquée par une plus grande incertitude, par la prudence et la peur. Rebecca Solnit, dans son livre précurseur *Wanderlust* (2000), a souligné l'inégalité des sexes structurant les pratiques pédestres. Les femmes ont été plus souvent punies ou humiliées pour leurs tentatives de simplement se promener, parce que les sociétés y voyaient quelque chose de prétendument sexuel et cherchaient à garder le contrôle sur la sexualité féminine.[20] Ce qui est déjà évident ici en ce qui concerne le corps féminin individuel s'applique d'autant plus aux sociétés dans leur intégralité.

Quatrièmement, la question de la «race» dans la mobilité piétonne relève d'une importance majeure. Qui peut ou se voit contraint de se déplacer à pied? Cette question a déjà été posée dans le domaine des transports publics et de l'accès à la mobilité rapide et aux nouvelles technologies, mais dans ce cas également, il convient de se pencher sur les piétonnes et les piétons: par exemple, des ac-

tivistes s'efforcent, principalement aux États-Unis, de comprendre les phénomènes de marche, souvent pensée comme «blanche», de manière plus inclusive. L'attribution de certaines formes de mobilité à des groupes ethniques déterminés ou racialisés constitue donc un champ d'investigation urgent pour la recherche historique.

Marino Ferri, Anja Rathmann-Lutz, Tiphaine Robert

Notes

1 John Urry, «Moving on the Mobility Turn», in Vincent Kaufmann (éd.), *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective*, London 2008, https://doi.org/10.4324/9781315550459 (4. 12. 2024).
2 Colin Pooley, Tim Jones, *Promoting Walking and Cycling. New Perspectives on Sustainable Travel*, Bristol 2013; Colin Pooley, «Walking Spaces. Changing Pedestrian Practices in Britain since c. 1850», *Journal of Transport History* 42 (2021), 227–246; Martin Emanuel, Daniel Normark, «(Un)equal Footing. Otherings and Orderings of Urban Mobility», *The Journal of Transport History* 44 (2023), 165–182; Martin Emanuel, «Leisure Walking in the Original Compact City. Senses, Distinction, and Rhythms of the Bourgeois Promenade», *Mobilities* 18 (2023), 700–718, https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2206044 (14. 1. 2024); Colin Pooley et al., «Introduction. Historical perspectives on pedestrians and the city», *Urban History* 48/2 (2021), 204–210, doi.org/10.1017/S0963926819000944 (20. 12. 2024).
3 Gudrun M. König, *Eine Kulturgeschichte des Spazierganges. Spuren einer bürgerlichen Praktik 1780–1850*, Vienne 1996; Johann-Günther König, *Zu Fuss. Eine Geschichte des Gehens*, Stuttgart 2013; Andreas Mayer, *Wissenschaft vom Gehen. Die Erforschung der Bewegung im 19. Jahrhundert*, Francfort-sur-le-Main, 2013; Geoff Nicholson, *The Lost Art of Walking. The History, Science, Philosophy, and Literature of Pedestrianism*, New York 2008; Dirk Schümer, *Eine kurze Geschichte des Wanderns*, Munich 2012; Rebecca Solnit, *Wanderlust. A History of Walking*, New York 2001; Antoine de Baecque, *Une histoire de la marche*, Paris 2016.
4 Erika Flückiger Strebel, *Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts. Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken* (Materialien Langsamverkehr 130), Berne 2014; Ueli Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert. Unterwegs sein können, wollen und müssen*, Zurich 2022.
5 Cédric Feriel, *La ville piétonne. Une autre histoire urbaine du XX^e siècle?*, Paris 2022; Cédric Feriel, «Rethinking the Dominant Modernist Planning Narrative: Investigating Pedestrianisation in Europe, 1960s–1970s», *The Journal of Transport History* 44/2 (2023), 233–253, doi.org/10.1177/00225266231188606 (24. 10. 2023). Concernant les USA: Kelly Gregg, «Conceptualizing the Pedestrian Mall in Post-War North America and Understanding its Transatlantic Transfer Through the Work and Influence of Victor Gruen», *Planning Perspectives* 34/4 (2019), 551–577.
6 Pooley et al. (voir note 2).
7 Benjamin Spielmann, *«Im Übrigen ging man zu Fuss». Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848 bis 1939*, Bâle 2020, 179.
8 Renate Albrecher, Sonia Curnier, Vincent Kaufmann, «Le vélo et la marche comme moyens de transport: état actuel de la recherche», *Cahiers du LASUR* 40a (2023), https://infoscience.epfl.ch/handle/20.500.14299/199908 (20. 12. 2024).
9 Gina Buhl, «Positives aus der Wissenschaft. Warum Sie die 10 000-Schritte-Regel (fast) vergessen können», SRF «Aus Musik und Sport», 19. 4. 2022, www.srf.ch/wissen/gesundheit/

positives-aus-der-wissenschaft-warum-sie-die-10-000-schritte-regel-fast-vergessen-koennen (26. 10. 2024).

10 König (voir note 3).

11 Une petite sélection de ces travaux montre déjà l'ampleur de cet enjeu: Dominik Waßenhoven, *Skandinavier unterwegs in Europa (1000–1250). Untersuchungen zu Mobilität und Kulturtransfer auf prosopographischer Grundlage*, Berlin 2006; Peter Moraw (éd.), *Unterwegssein im Spätmittelalter*, Berlin 1985; Annette C. Cremer et al., *Prinzessinnen unterwegs. Reisen fürstlicher Frauen in der Frühen Neuzeit*, Berlin 2018; Helena Vanommeslaeghe, «Wandering Abbots. Abbatial Mobility and stabilitas loci in Eleventh-Century Lotharingia and Flanders», in Steven Vanderputten, Tjamke Snijders (éd.), *Medieval Liège at the Crossroads of Europe. Monastic Society and Culture, 1000–1300*, Turnhout 2017, 1–28; Bernhard Lübbers, «Die Steinerne Brücke in Regensburg. Ein zentraler Verkehrsknotenpunkt aus dem 12. Jahrhundert», in Tobias Appl, Alfred Wolfsteiner (éd.), *Auf alten Wegen durch die Oberpfalz. Zur Geschichte der Mobilität und Kommunikation in der Mitte Europas*, (Bayerische Geschichte), Regensburg 2022, 99–109; Martin B. Shichtman, Laurie A. Finke, Kathleen Coyne Kelly, «‹The world is my home when I'm mobile›: Medieval Mobilities», *Postmedieval. A Journal of Medieval Cultural Studies* 4 (2013), 125–135; Marianne O'Doherty, Felicitas Schmieder (éd.), *Travels and Mobilities in the Middle Ages. From the Atlantic to the Black Sea*, Turnhout 2015; John W. Bernhardt, «‹On the Road Again›: Kings, Roads and Accommodation in High Medieval Germany», in Lynette Mitchell (éd.), *Every Inch a King. Comparative Studies on Kings and Kingship in the Ancient and Medieval Worlds*, Leyde 2013, 303–324.

12 Matthias Bleyl, «Mont Ventoux und die Folgen. Petrarcas Besteigung des Mont Ventoux oder: Was jemand anrichten kann, der hoch hinaus will», in Hans Gercke (éd.), *Der Berg*, Heidelberg 2002, 58–62.

13 Voir notamment: Danièle Tartakowski et al., *Histoire de la rue. De l'Antiquité à nos jours*, Paris 2022.

14 Solnit (voir note 3), 5.

15 Claire Milon, «Hinaus in die Ferne! La randonnée et ses espaces en Allemagne (1871–1914)», *Recherches germaniques* 54 (2024) (sous presse).

16 Voir notamment: Peter Norton, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, ProQuest Dissertations Publishing, 2002.

17 Comme l'ont récemment proposé Tiina Männistö-Funk et Veera Moll lors de la dernière T2M Conference à Leipzig en octobre 2024 «The Transforming Transport System and the Everyday Politics of Urban Space: Children in/as Traffic in Eeva Rista's Helsinki Photographs in the 1960s and 1970s».

18 Sigrid Wadauer, *Die Tour der Gesellen. Mobilität und Biographie im Handwerk vom 18. bis zum 20. Jahrhundert*, Francfort-sur-le-Main 2005.

19 Susan Hanson, «Gender and mobility: new approaches for informing sustainability», *Gender, Place & Culture* 17/1 (2010), 5–23, https://doi.org/10.1080/09663690903498225; Rahul Goel et al., «Gender Differences in Active Travel in Major Cities across the World», *Transportation* 50 (2023), 733–749, https://doi.org/10.1007/s11116-021-10259-4 (20. 12. 2024); Claire Pelgrims, «Aesthetic Relationships to Cycling Infrastructure. The Example of Parisian Daily Cyclists», *Mobility Humanities* 4/1 (2025).

20 Solnit (voir note 3), 232–233; Kerri Andrews, *Wanderers. A History of Women Walking*, London 2021.