RUPPERT, Wolfgang, *Fahrrad, Auto, Fernsehschrank.
Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge*

Jean Solchany

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/ifha/1969>

DOI : 10.4000/ifha.1969

ISSN : 2198-8943

Éditeur

IFRA - Institut franco-allemand (sciences historiques et sociales)

Référence électronique

Jean Solchany, « RUPPERT, Wolfgang, *Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge* », *Revue de l'IFHA* [En ligne], Date de recension, mis en ligne le 01 janvier 1995, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/ifha/1969> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ifha.1969>

Ce document a été généré automatiquement le 22 septembre 2020.

©IFHA

RUPPERT, Wolfgang, *Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge*

Jean Solchany

- 1 L'ambition hautement revendiquée par W.R. dans l'introduction de ce petit recueil d'articles est de promouvoir une histoire des objets de la vie quotidienne qui ne soit pas un simple appendice de l'histoire des techniques, mais une véritable histoire culturelle et anthropologique de l'objet, du recours à l'objet et de la signification symbolique de l'objet dans nos sociétés industrielles, notamment à travers le cas allemand. Dans cette perspective, il ne s'agit pas par exemple de s'interroger sur la fonction technique de la machine à vapeur, mais sur sa fonction mythique comme symbole du progrès et du changement. Précédée d'un article de D. SABEAN consacré à la production de sens liée à la consommation des objets, une série de quatre contributions traitent donc des objets les plus emblématiques de notre modernité, qu'il s'agisse de la bicyclette (J. KRAUSSE), de l'automobile (W. RUPPERT), de la télévision (K. HICKETHIER) ou de l'avion (C. ASENDORF). A noter également la réflexion de K. HAUSEN sur les fleurs, dont la valeur tant symbolique que matérielle a changé du tout au tout avec le développement du chemin de fer et les possibilités nouvelles de commercialisation qui en ont résulté.
- 2 Au regard des objectifs programmatiques fixés dans le plaidoyer introductif, la lecture de ces articles réserve quelques déceptions. De longs développements semblent en effet relever d'une histoire »traditionnelle«, voire »technique« des objets pour reprendre le jugement sévère formulé dans l'introduction. C'est notamment le cas des considérations par ailleurs tout à fait stimulantes sur la conception de la bicyclette. Quant à l'histoire proprement culturelle de l'automobile, elle se résume à quelques remarques allusives et somme toute banales sur la voiture comme symbole de la vitesse et de la modernité. De même, l'analyse de la télévision reste encore largement tributaire de considérations techniques et accorde en outre une grande importance à des données quantitatives sur la diffusion de la télévision; là encore, la dimension que l'on pourrait qualifier d'anthropologique de l'analyse se réduit à quelques observations

certes convaincantes mais dont l'originalité ne semble pas totalement évidente sur la place croissante occupée par la télévision dans les foyers ouest-allemands. Seul C. ASENDORF, à travers l'étude de peintures, de romans, de photographies aériennes ou de bâtiments (les aéroports), mène une réflexion sur la modification du rapport que l'homme entretient avec l'espace et la vitesse à la suite de l'apparition de l'avion dans nos cieux et dans nos imaginaires.

- 3 Mesurées à l'aune moins ambitieuse mais pas nécessairement moins pertinente d'une histoire sociale des objets et de leurs usages, certaines de ces analyses, notamment celles consacrées à l'automobile et à la télévision, constituent en revanche des synthèses réussies et instructives. De ce point de vue, le pari est largement gagné et un approfondissement des études proposées serait le bienvenu sur des questions qui mériteraient une attention plus grande de la part des historiens.

- 4 Jean SOLCHANY