

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera
Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Geschichte
Band: 53 (2003)
Heft: 1

Buchbesprechung: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930 [Christoph Maria Merki]
Autor: Schiedt, Hans-Ulrich

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: 12.01.2026

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

Repräsentationsgesten ausserhalb der Lagune sowie der Entwicklung der venezianischen Verfassung souverän zu verschränken; dieses Geflecht gegenseitiger Referenzen deutet die Verfasserin als symbolische Formen politischen Handelns, welche der venezianischen Gesellschaft zwischen dem 11. und 15. Jahrhundert die Kontinuität einer kollektiven Identität verliehen.

So überzeugend die Analyse für das 12. bis 15. Jahrhundert gelingt, so unerfüllt bleibt das im Untertitel erfolgte Versprechen, die Bedeutung des Markuskultes auch für die frühe Neuzeit darzustellen. Mit Ausnahme der Untersuchung der Liturgie von San Marco, die sich zwangsläufig auf Quellen des 16. Jahrhunderts stützt, erscheint die frühe Neuzeit in der Arbeit nicht. Zudem verliert die Autorin – in eklatantem Kontrast zu den dem Mittelalter gewidmeten Abschnitten – die Kontextualisierung ihrer Quellen und somit das überzeugendste Instrument der Arbeit aus den Augen. Der Wandel der venezianischen Verfassung im 16. Jahrhundert sowie dieser in der zeitgenössischen Traktatliteratur reflektierte Prozess (Gasparo Contarini) wird in die Analyse nicht miteinbezogen. Dabei hätte sich gerade anhand der zentralen Frage der verfassungsrechtlichen Stellung des Dogen die These der Identitätsstiftung als einer doppelten, nämlich sowohl nach innen wie auch nach aussen gerichteten Kommunikation als der Gesamtheit symbolischer Formen politischen Handelns nochmals ganz deutlich darstellen lassen.

Über Einzelbefunde lässt sich in solchen Arbeiten naturgemäß streiten, doch diese Kritik schmälert das Verdienst der Arbeit nicht im geringsten. Corinna Fritsch hat mit ihrer Arbeit eine lesenswerte und detailreiche Studie zu einem der zentralen Themen venezianischer Geschichte vorgelegt, deren Detailkenntnis und Materialreichtum ebenso zu überzeugen vermögen wie der methodische Zugang. Als Studie, die zugleich in Buchform wie auch im Internet als PDF-Datei ([dissertation.de](#)) greifbar ist, bietet die Arbeit zudem alle Annehmlichkeiten dieser neuen Publikationsform (Volltextsuche), so dass in der gedruckten Fassung etwa bequem auf ein Register verzichtet werden konnte. *Lucas Burkart, Basel*

Christoph Maria Merki: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Wien/Köln/Weimar, Verlag Böhlau, 2002. 469 S.

Der Verfasser spielt in seinem ausgesprochen unerholtend geschriebenen und auch das breite Publikum ansprechenden Buch seine im Journalismus erprobten Fähigkeiten aus. Konkret erreicht er dies u.a. durch sein weitgehendes Abstützen auf Verkehrsmetaphern. Die Einleitung nennt er Reiseskizze, die Zusammenfassung Rückspiegel, den Anhang Werkzeugkasten; das Buch wird zur Entdeckungsfahrt durch bisher unerforschtes Gebiet.

Merki legt mit seiner Berner Habilitationsschrift eine breit angelegte Untersuchung über die Motorisierung des Strassenverkehrs vor. Die Automobilisierung der Gesellschaft zählt er zu Recht zu den «grundlegenden wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Prozessen des 20. Jahrhunderts, ja der Modernisierung überhaupt» (S. 16). Dabei hebt sich Merki vom Regale füllenden Mainstream ab, von den Hagiographien einzelner Erfinder oder von den technikgeschichtlichen Monographien einzelner Typen und Marken, die den facettenreichen Prozess nur zu oft zum gleichförmigen Siegeszug des Automobils verkürzen und erklären. Es stehen bei Merki nicht die Erfindungen im Zentrum. Er analysiert in kultur-, wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Fragestellungen – mit Schumpeter gesprochen – die Innovation, den komplexen, nie einförmigen und nur selten zwangsläufigen Prozess der Durchsetzung und Verbreitung der Automobile. In dieser Anlage ist

das Werk als eine Studie über einen entstehenden Markt zu lesen, der nicht nur aus Angebots- und Nachfrageseite, sondern auch aus einer Vielzahl dazwischen liegender vermittelnder Institutionen besteht.

Im Gesamten ist die Untersuchung vergleichend angelegt. Dies erweist sich als fruchtbare methodischer Zugang zum Thema. Die Vergleichsländer, die Schweiz, Deutschland, das Land der Erfindung, und Frankreich, das Land der frühesten Durchsetzung, sind gut gewählt, indem mit diesen immer auch die gegenseitigen Einflüsse nachgezeichnet werden können. Zudem bietet dies auch die Möglichkeit, die quellenmässigen Leerstellen in einem Land durch die Entwicklungen in den anderen zu überbrücken. Der Vergleich zeigt, dass die Motorisierung in den drei Ländern in Grundzügen nach dem gleichen Muster verlief. Es sind die Abweichungen und Spezialitäten, in welchen sich die drei Länder unterschieden. Größer noch als die Unterschiede zwischen Paris, Genf und Berlin waren jene zwischen diesen und der jeweiligen Landschaft. Auch hier erweist sich Merkis Ausgangsthese des nicht gleichförmigen Siegeszugs als evident.

Es sind in der Folge bei Merki nicht in erster Linie die sattsam bekannten Helden wie Daimler, Benz usw., die dieses Buch bevölkern. Als Akteure treten vielmehr die Clubs, die Rennfahrer, die Velofahrer, die Landärzte, die Karossiers, die Bierbrauereien, die öffentlichen und privaten Unternehmen des städtischen Nahverkehrs und natürlich auch das so genannte Publikum auf. Merki beschreibt mit viel Übersicht, einen Prozess, in welchem beispielsweise die Rennen und das Prestige des Automobilbesitzes zu wichtigen Triebfedern der Innovation avancierten. Er erfasst dabei so unterschiedliche Zusammenhänge wie das entstehende Netz der Tankstellen, die Verbesserung der Strassen, die Voraussetzungen und Auswirkungen des vom motorisierten Verkehr bestimmten Strassen- und Verkehrsrechts. Er diskutiert neue Finanzierungsweisen wie den Ratenkauf, der das zuerst nur als Luxus- und Sportfahrzeug genutzte Automobil auch als Nutzfahrzeug erschwinglich machte, oder das Entstehen eines eigentlichen Gebrauchtwagenmarktes in den 1920er Jahren. Man erfährt dabei im Überblick aber auch noch genug technik- und produktionsgeschichtliche Details, so dass diese Subdisziplin ebenfalls zum Gesamten beisteuert.

Merki ordnet seinen Gegenstand der Motorisierung unter vier Hauptperspektiven. Er gibt zuerst einen breiten Überblick. Auf die Mitte der 1890er Jahre datiert er das Entstehen einer «automobilistischen Bewegung», die sich vorerst auf die Pkw als Luxus- und Sportvehikel für die Oberschicht bezog. Im Vergleich dazu fanden die Lkw erst während und durch den Ersten Weltkrieg eine entscheidende Verbreitung. Das früheste, grösste und weit ausstrahlende Zentrum war die Metropole Paris; in der Schweiz wurde Genf das Zentrum des Automobilismus. Als zweiten Themenkreis beschreibt Merki den Widerstand der Bevölkerung, den er am Beispiel des bis 1925 aufrecht erhaltenen Autoverbots im Kanton Graubünden unter der Klammer des Konzepts der sozialen Kosten diskutiert. Das Auto wurde hier als Staubplage, als Konkurrenz gleichzeitig zur Eisenbahn und zum traditionellen Fuhrwesen, als Gefahr für Mensch und Tier wahrgenommen. In einem dritten Teil werden die vorwärts treibenden Institutionen und Mechanismen analysiert. Hauptthemen sind hier die Clubs, in der Schweiz v.a. der ACS und der TCS, die Rennen und der durch diese beförderte Status des Herrenfahrers, die Automobilausstellungen und der Journalismus, speziell die Fachpresse, in deren Zusammenwirken eine eigentliche Ideologie des Automobilismus und zugleich ein erster grösserer, verbundener Markt entstand. Hier überzeugt Merki mit der These, dass

in dieser «automobilistischen Lebenswelt» mit der Nachfrage eben erst die Richtung und die Basis des Erfolgs der Kraftfahrzeugindustrie gelegt wurde – und nicht umgekehrt. In einem vierten Teil werden die Veränderungen der politischen, staatlichen Rahmenbedingungen beschrieben, der autogerechte Ausbau der Strassennetze sowie die Verrechtlichung des Straßenraums und des Verkehrs. Diese Passagen sind – das liegt sowohl an der Grösse des Gebietes als auch an der bisher unergiebigen Forschungslage – mehr als Ausblicke zu lesen denn als erschöpfende Abhandlung. Die Anregungen sind aber durchwegs gescheit; sie umreissen ein eigentliches Forschungsprogramm.

Hans-Ulrich Schiedt, Horgen/Bern

Markus Pöhlmann: Kriegsgeschichte und Geschichtspolitik: Der Erste Weltkrieg. Die amtliche deutsche Militärgeschichtsschreibung 1914–1956. Paderborn etc., Ferdinand Schöningh, 2002, 421 S. (Krieg in der Geschichte, Bd. 12).

Die Militärgeschichte hat – nicht zuletzt bedingt durch die Rückkehr des «heissen» Krieges nach Europa – im letzten Jahrzehnt eine geradezu revolutionäre Entwicklung durchgemacht. Aus einer eher randständigen Subdisziplin, die sich wegen ihrer oftmals stark applikatorischen Intentionen in der «scientific community» eines zweifelhaften Rufes erfreute, ist eine äusserst dynamische und innovative Integrationswissenschaft geworden, die sich mit den Themen Krieg und bewaffnete Macht in all ihren historischen Dimensionen beschäftigt. Es kann deshalb nicht verwundern, dass sich auch ein historiographiegeschichtliches Interesse an der Disziplin zu regen beginnt; Zeiten der Etablierung neuer Paradigmen sind stets auch Zeiten des Rückblicks auf das überwundene Alte.

Das anzugebende Buch, eine bei Stig Förster eingereichte Dissertation, leistet dazu einen gewichtigen Beitrag. Markus Pöhlmann untersucht die amtliche Kriegsgeschichtsschreibung Deutschlands über den Ersten Weltkrieg in den Jahren 1914 bis 1956 sowie deren Vorläufer im Kaiserreich. Das Untersuchungsobjekt wird einleitend definiert als «eine spezifische Form der institutionell begründeten und in der Auswahl ihrer Themen in der Regel weisungsgebundenen historischen Forschung», die zumeist innerhalb militärischer Ausbildungs- oder Führungsstellen angesiedelt war. Der Autor verfolgt das Ziel, Wesen, Protagonisten und Funktionen der amtlichen Militärgeschichtsschreibung herauszuarbeiten, nicht zuletzt im Hinblick auf Anknüpfungspunkte und Abgrenzungen zur universitären Historiographie. Kriegsgeschichte soll dabei nicht allein als historische Teildisziplin untersucht werden, sondern auch als wichtiges Instrument in den geschichtspolitischen Kontroversen der Zwischenkriegszeit.

Ein erstes Kapitel beschäftigt sich mit der beim Grossen Generalstab angesiedelten amtlichen Kriegsgeschichtsschreibung vor 1914. Diese hatte nach Meinung des Verfassers im wesentlichen vier Funktionen: Sie sollte historische Erkenntnis vermitteln, als Steinbruch für Fallbeispiele zum Zwecke der taktischen Schulung des Offizierskorps dienen, propagandistisch auf die Öffentlichkeit einwirken und schliesslich auch aktuellen militärpolitischen Debatten ein Forum bieten. Wenn gleich die Distanz zwischen dieser Kriegsgeschichtsschreibung und der universitären Historie von beiden Seiten betont wurde, gelang den Generalstabshistorikern allmählich eine gewisse Annäherung an wissenschaftliche Standards. Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges wurde die amtliche Kriegsgeschichtsschreibung abrupt unterbrochen, bereits ab Ende 1914 aber sukzessive wieder aufgenommen und in den Dienst der Kriegspropaganda gestellt. Nach der Niederlage folgte 1918/