

CHRISTOPH MARIA MERKI

Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930

ZUR MOTORISIERUNG DES STRASSENVERKEHRS IN
FRANKREICH, DEUTSCHLAND UND DER SCHWEIZ

Inhaltsübersicht

AUSRÜSTUNG UND REISESKIZZE	13
DER HOLPRIGE SIEGESZUG DES AUTOMOBILS: ÜBERBLICK ÜBER EINEN KOMPLEXEN PROZESS	35
AUF DIE BREMSE: DER WIDERSTAND DES PUBLIKUMS	141
AUF DAS GAS: EINE LEBENSWELT AUF EXPANSIONSKURS	197
DIE LEITPLANKEN DER POLITIK I: VERKEHRSRECHT	317
DIE LEITPLANKEN DER POLITIK II: STEUERN UND STRASSEN	373
DER PROZESS IM RÜCKSPIEGEL: ÜBER DIE ANFÄNGE DER AUTO-KRATIE	415
WERKZEUGKASTEN	431

f

Inhaltsverzeichnis

AUSRÜSTUNG UND REISESKIZZE

Fragestellung und Methodisches	15
Forschungsstand: Wenig Qualitätsarbeit, viel Billigware	24
Quellen: Ein Siegeszug, der erstaunlich wenig Spuren hinterlassen hat	29
Der Gang der Untersuchung	32

DER HOLPRIGE SIEGESZUG DES AUTOMOBILS: ÜBERBLICK ÜBER EINEN KOMPLEXEN PROZESS

1895–1914: Der Pkw als Sportfahrzeug und Arbeitsgerät	38
<i>Die motorisierte Kutsche: Leistungen und Grenzen einer neuen Technik</i>	40
<i>Die geographische und soziale Verbreitung des Pkws in Frankreich</i>	49
<i>Die ersten Pkws und Motorräder in Deutschland und der Schweiz</i>	65
1914–1920: Der Erste Weltkrieg als Initialzündung für den Lkw	72
<i>Das motorisierte Fuhrwerk: Leistungen und Grenzen einer neuen Technik</i>	73
<i>Überblick über die Verbreitung des Lkws: Die Schweiz als Vorreiter</i>	77
<i>Frankreich: Ein militärisch motivierter Innovationsschub</i>	79
<i>Der deutsche „Armeelastzug“</i>	84
Exkurs über die Motorisierung des öffentlichen Verkehrs:	
Taxi und Motoromnibus statt Droschke und Pferdeomnibus	88
1. <i>Die Berliner Motordroschke – und ein Blick auf die Entwicklung in Paris</i>	88
2. <i>Der Pariser Autobus – und ein Blick auf die Entwicklung in Berlin</i>	95
3. <i>Das schweizerische Postauto – und ein Blick auf die Entwicklung anderswo</i>	101
<i>Fazit: Die Motorisierung des öffentlichen Straßenverkehrs</i>	107
1920–1930: Der Motorisierungsschub der 1920er Jahre	109
<i>Der Pkw: Weiterhin ein Privileg wohlhabender Gruppen</i>	111
<i>Das Motorrad als Einstieg in die Motorisierung – auch für die Arbeiterschaft</i>	120

<i>Der Lkw: Ergänzung und Ersatz von Pferdefuhrwerk und Eisenbahn</i>	126
Zusammenfassung	132
<i>Vom Kutschen- und Fuhrwerkverkehr zum Kfz-Verkehr</i>	132
<i>Verkehrszählungen: Zur Verkehrswirksamkeit des Automobils</i>	135
AUF DIE BREMSE: DER WIDERSTAND DES PUBLIKUMS	
Einleitung: Die Kosten einer umstrittenen Technik	143
Eine „friedliche Oase“ in den Alpen: Das Bündner Autoverbot (1900–1925) . .	147
<i>Die Chronologie: Das langsame Zerbröckeln der „chinesischen Mauer“</i>	148
<i>Pro und kontra Auto: Die Haltung der verschiedenen Gruppen</i>	156
<i>Fazit: Otto Julius Bierbaums Kurzsichtigkeit</i>	166
Ursachen, Formen und Träger des Widerstandes	167
<i>Staubplage und Unfallgefahr: Die Ursachen des Widerstandes</i>	167
<i>Peitschenhiebe und Petitionen: Die Formen des Widerstandes</i>	178
<i>Anwohner und traditionelle Straßenbenützer: Die Träger des Widerstandes</i> .	185
<i>Länderspezifische Unterschiede:</i>	
<i>Friedliche Franzosen? Gewalttätige Deutsche?</i>	189
Zum Verschwinden des Widerstandes in den 1920er Jahren	194
AUF DAS GAS: EINE LEBENSWELT AUF EXPANSIONSKURS	
Automobilismus: Eine Lebenswelt mit auto-suggestivem Potential	199
Clubs: Die Promotoren der Motoren	203
<i>TCF und ACF: Die beiden Pfeiler der französischen Kfz-Lobby</i>	203
<i>MMV, KAC und ADAC:</i>	
<i>Das soziopolitische Profil der deutschen Verbände</i>	214
<i>Die schweizerischen Clubs:</i>	
<i>In den Fußstapfen ihrer französischen Vorgänger</i>	230
Weitere Organisationen und ihre Weggenossen in der Verwaltung	236
<i>Weitere Interessenorganisationen des Automobilismus</i>	236

... und ihre Weggenossen in der staatlichen Verwaltung	243
Die Rennen: Event-Marketing vor der Erfindung des Begriffs	247
<i>Die vergessenen Vorbilder der Autorennen: Radrennen und Pferderennen</i> ...	248
<i>Chevalereske Herrenfahrer: Zur Ideologie der Rennen</i>	257
<i>Profis und Profite: Ein nobler Sport im Dienste des Mehrwerts</i>	264
<i>Die Emanzipation der Industrie von den Rennen</i>	274
<i>Alternativen zu den Rennen:</i>	
<i>Tourenfahrten, Ballonjagden, Schönheitswettbewerbe</i>	277
<i>„Walküren der Mechanik“: Frühe Autofahrerinnen</i>	286
Die Ausstellungen: Basare des High-Techs	295
Milieukohärenz und Diskurskontrolle:	
Die Aufgabe von Presse und Publizistik	303
<i>Die Motorpresse: Vom Artenreichtum eines publizistischen Biotops</i>	306
<i>Die Journalisten und ihre Geldgeber</i>	310
 DIE LEITPLANKEN DER POLITIK I: VERKEHRSRECHT	
Das Kraftfahrzeug: Von einer Gefahr zu einem Risiko	319
Die Betriebssicherheit der Maschine	321
Das Können des Lenkers	326
<i>Der Chauffeur: Ein modernisierter Kutscher</i>	326
<i>Der Selbstfahrer: Mehr als nur ein Auto-Didakt?</i>	329
Die Regulierung des Straßenraums	336
<i>Orientierung für die Kraftfahrer:</i>	
<i>Verkehrszeichen, Landkarten, Tourenbücher</i>	336
<i>Im Trott des vormodernen Verkehrs: Tempolimits</i>	346
<i>Das Auto als Gefährdung: Die Haftpflicht und ihre Versicherung</i>	354
<i>„Leichtsinn“ und „Unvernunft“: Über Verkehrserziehung und Verkehrsregeln</i>	360
Fazit: Über die Zivilisierung von Aggressivität	370

DIE LEITPLANKEN DER POLITIK II: STEUERN UND STRASSEN

Das Kraftfahrzeug: Ein „gerupftes Huhn“?	375
Kfz-Steuern: Zwischen Wirtschaftspolitik und Fiskalpolitik	378
„Octroi“ und „Pflasterzoll“: Lokale Steuern	379
„Gemeinwerk“ und „Prestation“: Naturalsteuern	383
Pferdestärken als Luxus: Fahrzeugsteuern	384
Der durstige Fiskus: Kraftstoffsteuern	391
Mit Steuern steuern – einige Beispiele	396
Das Straßenwesen unter dem Einfluß der Motorisierung	403
Fazit: Kfz-Steuern – (k)ein Hemmschuh der Motorisierung	413
DER PROZESS IM RÜCKSPIEGEL: ÜBER DIE ANFÄNGE DER AUTO-KRATIE	417

WERKZEUGKASTEN

Abkürzungsverzeichnis	433
Tabellen-, Abbildungs- und Kartenverzeichnis	434
Bibliographie	436
Anhang 1: Professor Sombarts Stellungnahme	451
Anhang 2: Ein Autokauf im Jahre 1906	456
Personenregister	462
Nachweis der Bildquellen	469