

60er Jahren erlebte das Feld einen neuen Aufschwung, als im Rahmen sozialer Reformen zuvor unterrepräsentierte soziale Schichten an die Universitäten und in die Historikerzunft gelangten.

Kaum ein Autor wird die Forschungstätigkeiten in allen Bereichen überschauen, die bei Heideking und Nünning thematisiert werden. In Foners History of American Freedom etwa kommen Indianer, denen Heideking und Nünning ein ganzes Kapitel gewidmet haben, nur sporadisch und höchst unsystematisch vor. Die Autoren machen deutlich, daß die alte Geschichtsschreibung über "die da oben" zwar passé ist, aber eben nicht durch ein einziges Paradigma abgelöst worden ist, sondern zu einer enormen Spezialisierung des Fachs geführt hat. Und genau diese Spezialisierung ist es, die das Buch als Einführung in das Studium der amerikanischen Geschichte so empfehlenswert macht. Für Studierende wird es sich in kurzer Zeit als unersätzbliche Lektüre herausstellen, um einen Überblick über das Feld zu gewinnen. Hingewiesen sei an dieser Stelle auch noch auf die Informationen über wissenschaftliche Zeitschriften, das amerika-bezogene Studienangebot an deutschen Universitäten und nicht zuletzt die Einführung in die Arbeit mit dem Internet, die das Buch bietet.

Das "amerikanische Experiment" der Selbstregierung, so Heideking und Nünning, habe sich in den letzten 200 Jahren in eine Richtung entwickelt, die von den Gründervätern nicht vorhergesehen werden konnte; es ist in die Zukunft hinein offen. Solange das Verständnis der grundlegenden politischen Ideen und die Struktur des politischen Systems auf gesellschaftliche, wirtschaftliche und – in Zukunft immer wichtiger – auf demographische Entwicklungen flexibel reagiert, werden die USA auch weiterhin ihre politische Stabilität bewahren können.

Bonn

Georg Schild

STUDIENBUCH ZU ÖSTERREICH IM 20. JAHRHUNDERT

Rolf Steininger/Michael Gehler (Hg.): Österreich im 20. Jahrhundert. Ein Studienbuch in zwei Bänden. Bd. 1: Von der Monarchie bis zum Zweiten Weltkrieg; Bd. 2: Vom Zweiten Weltkrieg bis zur Gegenwart. 593,

641 S., Böhlau Verlag, Wien/Köln/Weimar 1997.

Das zweibändige Studienbuch wurde primär für Lehrer im Bereich von Schulen und der Erwachsenenbildung sowie für Studierende konzipiert. Die 21 Beiträge sind ähnlich aufgebaut: Eine Darstellung führt in das Thema ein, die durch Quellentexte, ein Literaturverzeichnis und durch Fragen zum jeweiligen Themenkomplex ergänzt wird.

Der Zeitraum zwischen der Jahrhundertwende und dem Jahr 1995, als Österreich der EG beitrug, wird nicht gleich behandelt; so liegt der Schwerpunkt des 1. Bandes auf der Zeit zwischen 1934 und dem Ende des 2. Weltkriegs (acht von elf Beiträgen), während R. Steininger die Entwicklung der 20er Jahre lediglich in einem Überblicksartikel, Stationen des Wegs zwischen dem 12. November 1918 und dem 13. März 1938, erwähnt. Allerdings gehen einige der Autoren in ihren Beiträgen auch auf erste Ansätze der von ihnen behandelten Probleme ab der Jahrhundertwende ein. So berücksichtigt Th. Albrich den Antisemitismus in der Monarchie, als die Juden zwischen die Fronten des Nationalitätenkampfes gerieten und die Christlichsozialen mit ihren antisemitischen Vorstellungen zur Massenpartei aufstiegen. Bedingt durch den Zustrom osteuropäischer Juden während des 1. Weltkriegs entwickelten sich bis 1918 bereits alle Spielarten vom "moderaten Verbalantisemitismus" bis zum radikalen Rassismus, auf den dann nach 1938 Hitler aufbauen konnte. Auch nach dem 2. Weltkrieg war der Antisemitismus in Österreich virulent, wobei es ein Nebeneinander von "traditionellem Antisemitismus" der NS-Zeit und einem "modernen" gab. Mit ein Grund für diese Entwicklung nach dem 2. Weltkrieg ist die österreichische Schutzbehauptung, das erste Opfer Hitlers gewesen zu sein. Als Ausgangspunkt dafür diente lange Zeit die Moskauer Deklaration der Alliierten vom 1. November 1943, die gerade dies zu bestätigen schien und den Österreichern nach dem Krieg eine erneute Eigenstaatlichkeit versprach. Doch wie R.H. Keyserlingk nachweist, war diese Deklaration von den Alliierten nicht als Grundlage für die Entstehung eines neuen österreichischen Staates gedacht, wie es die österreichische Legendenbildung besagt, sondern als Propagandamittel, um die Österreicher während des Krieges von den Deutschen zu trennen. Dies bestätigen auch die Beiträge über die Planung und

Politik der Alliierten 1940-1954 (G. Bischof) und die Besatzungszeit (K. Eisterer) und die Entwicklung Österreichs bis zum Staatsvertrag (R. Steininger).

In weiteren Arbeiten wird die Gesellschaft und der Staat vor dem 1. Weltkrieg untersucht (H.J.W. Kuprian) sowie die Haltung der SPD (W. Maderthaler) und der Nationalsozialisten (G. Jagschitz) im Ständestaat, den D.A. Binder näher erläutert. E. Weinzierl beschreibt den Widerstand und E. Stadler die Emigration und das Exil der österreichischen Intellektuellen. Die Haltung der Österreicher während des 1. Weltkriegs beleuchtet M. Rauchensteiner und die während des 2. E.B. Buckley. Die Südtirolproblematik behandelt Steininger in zwei Beiträgen, vom Ende des 1. Weltkriegs bis zur Option und vom Gruber-De Gasperi-Abkommen bis 1992. Einen Überblick über die österreichische Wirtschaft von der Jahrhundertwende bis in die 90er Jahre liefert F. Matthis. Weitere Themen sind die Große Koalition zwischen 1945 und 1966 (M. Rauchensteiner), die Kreisky-Ära (O. Rathkolb), die Waldheim-Affäre (M. Gehler) und die Annäherung Österreichs an den Westen von 1945 bis zum EG-Beitritt (M. Gehler).

Die beiden Bände bieten insgesamt einen guten Überblick über die Entwicklung Österreichs im 20. Jahrhundert, wenn auch einzelne Zeitabschnitte, etwa die 20er Jahre, oder Themen, so die Außenpolitik oder die Kultur, vernachlässigt werden. Auch sind die einzelnen Beiträge von unterschiedlichem Niveau.

Kerpen-Buir

Franz-Josef Kos

GESCHICHTE DES AUTOMOBILS

Barbara Haubner: Nervenkitzel und Freizeitvergnügen. Automobilismus in Deutschland 1886-1914. 225 S., Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1998.

Sean O'Connell: The car and British society. Class, gender and motoring, 1896-1939. 240 S., Manchester University Press, Manchester/New York 1998.

Die öffentliche Diskussion über die vom Automobil verursachten Probleme hat die Entstehungsbedingungen der automobilen Gesellschaft in den letzten Jahren zum Thema für Historiker werden lassen. Die beiden vorliegenden Neuerscheinungen beschäftigen sich

mit der Frühphase dieser Entwicklung. Barbara Haubner befaßt sich in ihrer Arbeit mit der Geschichte des Automobils im Wilhelminischen Deutschland vor dem Ersten Weltkrieg. Erklärtes Ziel ist es dabei, "die gesellschafts-verändernden Aspekte des Kraftfahrzeugverkehrs" (S. 13) zu untersuchen. Das Buch gliedert sich inhaltlich in zwei Hauptteile. Im ersten wird die Entstehung und Entwicklung des Automobilbaus und der Automobilindustrie geschildert. Der zweite widmet sich den Automobilvereinen. Er stellt den zentralen Teil der Arbeit dar. Haubner meint, "am Beispiel der Vereine die gesellschaftlichen Reaktionen auf das Kraftfahrzeug repräsentativ darstellen" zu können (S. 14). Abkürzungsverzeichnis, Anmerkungsapparat, Quellen- und Literaturverzeichnis sowie ein Register, unterteilt in Orts-, Personen- und Sachregister, schließen das Buch ab.

Die ersten beiden Kapitel über die Entstehung und Entwicklung des Automobilbaus und die Entwicklung der Automobilindustrie referieren knapp den Forschungsstand. Das in Deutschland erfundene Automobil hatte zunächst Schwierigkeiten, einen Markt zu finden. Die sich schneller entwickelnde Nachfrage in Frankreich schaffte neue Anreize, und erst nachdem den Pionierunternehmern in Deutschland Imitatorunternehmer folgten, holte die deutsche Industrie gegenüber der französischen nach 1900 wieder auf. Das Kraftfahrzeug blieb aber in erster Linie Sportgerät und Statussymbol.

Ausgehend von der Annahme, daß sich die Autofahrer mehrheitlich in Automobilclubs organisierten, möchte Haubner im dritten Kapitel untersuchen, "wer sich für das neue Verkehrsmittel interessierte und sich für seine Verbreitung engagierte" (S. 66). Die Autorin betrachtet jeweils "Entstehung und Entwicklung", "Organisation", "Soziale Struktur" und "Publikationsorgan" des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins, des Deutschen Automobil-Clubs, des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs und des Allgemeinen Schnauferl-Clubs. Während die Autorin in den beiden ersten Kapiteln auf Grundlage zum Teil recht angejahrter Studien zur Automobilgeschichte in sehr traditioneller Weise die Anfänge der Motorisierung in Deutschland geschildert hat, beginnt hier ihre eigentliche Forschung. Ihre Hauptquelle ist, neben einigen Automobilzeitschriften und den Festschriften von MMV und ASC, das von G. Braunbeck 1910 unter dem Titel "Braunbeck's Sportlexikon. Automobilis-