



THEO WOLFF schrieb 1909 zur Veränderung der Straßen- verkehrsverhältnisse:

„Wenn einst in späterer Zeit ein Kulturhistoriker für die Epoche vom Anfang des 19. bis hinaus über den Beginn des 20. Jahrhunderts die charakteristischste Bezeichnung sucht, so würde er sie am treffendsten als die Epoche der großen Verkehrserrungen, der großen Fortschritte der Fahrzeugtechnik, bezeichnen. Am Anfang dieser Epoche steht die Erfindung der Eisenbahn, des eisernen Dampfzuges, das zum ersten Mal seit Bestehen der Kulturgeschichte das Pferd in seiner dominierenden Rolle als wichtigstes Fahr- und Beförderungsmittel im Landverkehr enthob [...]; und am Ende derselben Epoche beginnt das Automobil seinen Siegeslauf. [...] So scheint [...] das Zeitalter des Pferdes zu Ende zu gehen, beendet durch die Gewalt der mechanischen Naturkraft, die fortan die treibenden Elemente des Fahr- und Verkehrswesens zu werden bestimmt sind“.

Kultur- und Mentalitätsgeschichte

Das Automobil als Sinnbild der Modernisierung

OTTO JULIUS BIERBAUM (er unternahm 1903 als einer der ersten eine Autoreise nach Italien) **über das Automobil:**

„Die Eisenbahn transportiert uns - und das ist der direkte Gegensatz des Wir sind zur Passivität verurteilt - und Reisen bedeutet freieste Aktivität. ist Ausspannen aus der Regel. Die Eisenbahn spannt uns in den Fahrplan, macht uns zu Gefangenen des Reglements, sperrt uns in einen den wir nicht einmal öffnen, geschweige denn verlassen dürfen, wenn wollen. Zwischen Telegraphendrähten, die wie Symbole dieser Umspinnung unserer persönlichen Freiheit sind, werden wir in einem das jede Augenweide unmöglich macht, dahingeschleppt, nicht von Ort, sondern von einem Bahnhof zum anderen. [...] Wer das mit dem Namen Reisen bezeichnen kann, der darf mit demselben Rechte einen Parademarsch als Spaziergang ausgeben. Der ganze Zweck und Gewinn dieser Art, sich verschleppen zu lassen, beruht in der Zurücklegung von Entfernungen. [...] Das alte Katerlied der Studenten 'Stumpfsinn, Stumpfsinn, du mein Vergnügen, Stumpfsinn, Stumpfsinn, du meine Lust' wäre eine würdige Hymne darauf“.

Reisens.
Reisen

Käfig,
wir

Tempo,
einem

MAX WEBER:

...bahnen sind
...lernen
...er

Und nochmals OTTO JULIUS BIERBAUM:

„Die Freiheit wurde der Schnelligkeit geopfert. Das Eisenbahnbillet wurde nicht nur Billet, sondern auch mit der Aufgabe des Selbstbestimmungsrechtes für eine gewisse Zeit bezahlt. Wer sich in ein Eisenbahncoupé begibt, begibt sich auf eine Weile seiner Freiheit. Jede Fahrt auf der Eisenbahn ist ein Gefangenentransport; die Wärter nennt man Schaffner, was sie aber nicht immer veranlaßt höflich zu sein; die Gefängnisordnung nennt man Eisenbahnreglement [...]; da das Einzellensystem so kostspielig ist, werden die Gefangenen [...] in mehr oder minder großen Mengen zusammen transportiert, wobei allerdings auf die Portemonnaieleistung einige Rücksicht genommen wird“.

Ängste und Kritik

OTTO JULIUS BIERBAUMS Reaktionen auf eine seiner ersten Automobilreisen:

„Nie in meinem Leben bin ich so viel verflucht worden, wie während meiner Automobilreise im Jahre 1902. Alle deutschen Dialekte von Berlin an über Dresden, Wien, München bis Bozen waren daran beteiligt und alle Mundarten des Italienischen von Tarent bis nach Sorrent - gar nicht zu rechnen die stummen Flüche, als da sind: Fäusteschütteln, Zungeherausstrecken, die Hinterfront zeigen und anderes mehr“.

MARIE HOLZER über das Automobil:

„Das Automobil ist der Anarchist unter den Gefährten. Es rast, Schrecken verbreitend, durch die Welt, losgelöst von althergebrachten Gesetzen. Kein Schienenstrang schreibt ihm die Wege vor; keine Pferdelunge zwingt ihn zu einem vorgeschriebenen Tempo, das in sich selber enggezogene Grenzen hat. Es ist der Herr der unbegrenzten Möglichkeiten. Sein Lenker spottet jeder Fahrordnung, [...] für ihn gibt es nur ein Gesetz, und das ist sein eigener Wille. Vorschriften werden erdacht und erdacht, um auch diese Tyrannenlaune menschlichen Geistes einzufrieden. Um auch diesen Teufelsspek an die Leine zu bekommen. Aber der Einzelwille triumphiert hier über die Bedürfnisse der Gesamtheit, erzwingt sich sein Recht, tritt zerstörend in ihre Gewohnheiten, in ihre Ruhe ein, weist alle Einwendungen mit Eroberergeste von sich“.

**Die wirtschaftliche,
technische und
wissenschaftliche
Entwicklung
im Kaiserreich**

In einem offenen Brief an den Polizeipräsidenten schrieb ein Bürger im Jahr 1896:

„Sehr geehrter Herr Polizeipräsident, Gestern abend um sechs Uhr bin ich [...] mit meiner Frau und meinen Kindern fast von einem Herrn, der auf einem Automobil mit der Geschwindigkeit einer Lokomotive dahinraste, überfahren worden.

Ihn festzuhalten war natürlich unmöglich. Der Polizist, an den ich mich wandte, um ihn zu fragen, [...] ob wir eine Chance hätten, ihn wiederzufinden, gab mir zur Antwort: ‘Oh Gott, mein Herr, wir



sind ohnmächtig gegenüber diesen Leuten. Sie wissen genau, dass sie sich durch Flucht entziehen können.’ Sehr geehrter Herr Polizeipräsident, es ist erforderlich, dass Sie schon morgen und nicht erst in sechs Monaten die Raser verpflichten, eine sichtbare Nummer zu tragen, mit deren Hilfe man sie nach ihrer Flucht wieder auffinden kann.

In der Zwischenzeit gehöre ich zu den Leuten, die der Auffassung sind, dass es auf den [...] Straßen keine Sicherheit mehr gibt. Und da ihre Polizisten sich für ohnmächtig erklären, habe ich die Ehre, Ihnen zu erklären, dass ich von heute ab mit einem Revolver in der Tasche ausgehen und auf den nächsten verrückten Hund schießen werde, der mit seinem Automobil die Flucht ergreift, nachdem er drauf und dran war, mich und die Meinen zu überfahren“.

Um 1900 bestaunte der Bäckerjunge OSKAR MARIA GRAF das Auto:

„Damals nämlich tauchten in unserer Gegend die ersten noch ziemlich ungeschlachteten Automobile auf. Sie wälzten daher wie polternde Ungeheuer, fuhren mit lautem klopfendem Surren auf den Straßen dahin, stanken nach Benzin und wirbelten dicke Staubwolken auf. Nicht minder hässlich, ja fast gefährlich sahen ihre Insassen aus. Die Männer hatten ihre Mützen tief ins Gesicht gezogen, den Kragen des weiten Staubmantels hochgeschlagen, und die Frauen mit ihren riesengroßen Hüten waren in dichte, meist weiße Schleier gehüllt. Sie trugen dunkle Brillen, was das gespenstische Aussehen noch steigerte. Kein Wunder, dass wir einem solchen Gefährt weit auswichen und es von der Ferne ängstlich und feindselig verfolgten“.

CURT GROTTEWITZ über die städtischen Verhältnisse:

„So durchaus der menschlichen Natur zuwider ist dieses Leben [in der Großstadt], dass es Anpassung hier gar nicht gibt. [...] Der moderne Verkehr, diese [...] Todeshetze mit ihren röchelnden und stöhnenden Geräuschen, ruiniert die Nerven in wenigen Jahren. [...] Die Nervosität führt allmählich zu vollständiger körperlicher und geistiger Erschlaffung, zur Zuckerkrankheit, zu Geisteskrankheiten. Es wäre vielleicht noch denkbar, dass der Mensch sich einmal an eine sitzende Lebensweise gewöhnen könnte. [...] Aber der Verzicht auf Körperlichkeit zugunsten des Gehirns würde wohl nur einige Gelehrten und alte Jungfern befriedigen. [...] Was aber die sitzende Lebensweise in der Großstadt heutzutage vollends zum fahrlässigen Selbstmord macht, das ist die ungenügende Atmung, Beleuchtung, Ernährung und Erholung. [...] Ist die Arbeit in der Großstadt ungesund, so sind es leider meistens auch die Vergnügungen, die Erholung. Das Sitzen in überfüllten Localen ist eine chronische Vergiftung. Einen großen Teil seiner Zeit vergeudet der Großstädter in der Beschäftigung mit der Raumfrage. [...] Die große Stadt bietet eine Menge von Kurzweil. Welch lebendiges, immer wechselndes, immer Neues bringendes Straßenbild! [...] Welcher Glanz in der Stadt, welche Lust, darin zu leben, anstatt in dem kleinen, armseligen Dorfe! [...] Aber dieses Gedränge in der Stadt ist doch auch nicht das Wünschenswerte. Es muss jeden Menschen verflachen, ihn dazu verführen, den Schein für das Sein zu nehmen, und ihm das tiefere Nachdenken über das Geschehene unmöglich machen. Das wirre Vorbeijagen immer neuer Bilder ist eine der schlimmsten Ursachen zur Geistes- und Gemütsverarmung. [...] Der Warenluxus in den Straßen verführt zu einem ganz verkehrten Ideal. Es ist der stille Wunsch fast

eines jeden, der ein Schaufenster betrachtet: Ach, hätte ich doch alle diese schönen Dinge! Aber gesetzt, jeder könnte sie haben, was für ein vom nichtsnutzigsten, widerwärtigsten Luxus zer-fressenes Volk wären wir dann! [...] Zu diesem gänzlich unmännlichen, ungesunden Luxus, zu dieser Narretei, die den Menschen zum Parasiten und zum Sklaven seiner Kostbarkeiten macht, ver-lockt, nötigt, erzieht dieses Schaugepräge der Großstadt.“

Notiz der Juristen KÜSTER und BURSCH aus dem Jahre 1908:

„Unbestreitbar greift das stetig wachsende Automobilwesen tief in die bestehenden Verkehrsverhältnisse ein und beginnt sie von Grund auf umzuwälzen. Es kann daher nicht Wunder nehmen, dass die bisherigen ausschließlichen Herren der Straße, vor allem die Fuhrwerkslenker, der neuen Erscheinung, durch welche ihre bisherige Ruhe bedroht wird, aber auch ein großer Teil des Publikums, nichts weniger als freundlich gegenüberstehen.“

ALFRED WOLFENSTEIN (1914):

Städter

*Dicht wie Löcher eines Siebes stehn
Fenster beieinander, drängend fassen
Häuser sich so dicht an, dass die Straßen
Grau geschwollen wie Gewürge sehn.*

*Ineinander dicht hineingehakt
Sitzen in den Trams die zwei Fassaden
Leute, ihre nahen Blicke baden
Ineinander, ohne Scheu befragt.*

*Unsre Wände sind so dünn wie Haut
Dass ein jeder teilnimmt, wenn ich weine.
Unser Flüstern, Denken ... wird Gegröle ...*

*- Und wie still in dick verschlossener Höhle
Ganz ungerührt und ungeschaut
Stehn ein jeder fern und fühlt: alleine.*

Jahr	Anteil der Bevölkerung in Gemeinden in % der Gesamtbevölkerung			Zahl der Städte	
	< 2000 Einw.	2000 – 100.000 Einw.	> 100.000 Einw.	insges.	> 100.000 Einw.
1871	63,9	31,1	4,8	2328	8
1880	58,6	34,2	7,2	2707	14
1890	53,0	34,9	12,1	2891	26
1900	45,6	38,2	16,2		
1910	40,0	38,7	21,3	3740	48
1925	35,6	37,6	26,8	3430	45
1939	30,1	38,3	31,6	3823	59

Verstädterung im Deutschen Reich 1871 – 1939