

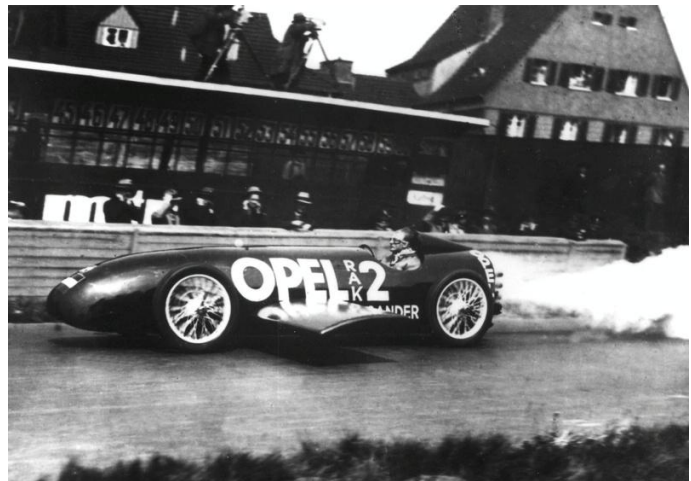
DATUM:**NR.:****NAME:**

Fritz von Opel oder die Beschleunigung des Lebens

Manchmal lässt es sich noch genießen: Eine Fahrt über Land mit einem Bummelzug, der an jedem kleinen Bahnhof hält und durch dessen Fenster man den Kopf stecken kann, um sich vom Wind die Haare zerzausen zu lassen. Doch die meisten Menschen bevorzugten heute die schnelleren Verbindungen und können sich kaum vorstellen, wie es gewesen sein mag, als Goethe in der Kutsche bis nach Italien reiste. Der Schriftsteller hat es schon Anfang des 19. Jahrhunderts geahnt, wohin sich die Technik – insbesondere was die Fortbewegung angeht - entwickeln wird: hin zu immer höheren Geschwindigkeiten. Und Berlin sah er schon damals als ein Zentrum dieses Prozesses an: eine Stadt, in der eine ihm ungeheure Beschleunigung des Lebens herrschte. In seinen Augen lag darin auch etwas Bedrohliches, etwas „Teuflisches“. So bevorzugte er die viel geruhsamere Kleinstadt Weimar.

Goethe hat mit seiner Einschätzung wohl recht behalten: Anfang des 20. Jahrhunderts wird die Hauptstadt der Weimarer Republik zu einem zentralen Ort, wo Techniker mit Leidenschaft an der Beschleunigung des Reisens, an der uns alle heute betreffende Beschleunigung des Lebens arbeiten. Und einer von diesen fieberhaft arbeitenden Unternehmern war Fritz von Opel, der Enkel des Firmengründers Adam.

In Fritz von Opel sahen schon die Zeitgenossen einen Prototypen des modernen Menschen, der den Stillstand hasste und alles liebte, was sich bewegte. Er war berühmt für seine Abenteuer und Fahrten in rasanten Fahrzeugen aller Art. Mit dem Motorrad oder Auto jagte er über Rennstrecken, im Motorboot donnerte er über das Wasser, bis er sich überschlug. Und während eines Experiments mit einem von Raketen angetriebenen Flugzeug erreichte er eine Höhe von 30 Metern, doch es endete damit, dass er gegen einen Straßendamm prallte. Immer holte man ihn nahezu unverletzt aus den Trümmern der Fahrzeuge heraus. Unermüdlich experimentierte er weiter mit noch leistungsfähigeren Fahrzeugen und Feuer spuckenden Raketenautos. Im Jahr 1928 gelang es ihm, seinen Wagen, dessen 24 Raketen im Innern mit Pulverladungen gefüllt waren, auf Rekordgeschwindigkeit hochzutreiben. Krachend schlugen Flammen aus dem Rohr am Heck. Lange konnte sein Rekord von 238 km/h nicht überboten werden. Die Geschwindigkeit sei ein Rausch, so erinnerte er sich später und fügte hinzu, er überlege dann nicht mehr, die Wirklichkeit schwinde. Am nächsten Tag, nachdem er seinen Wagen zu diesen Höchstleistungen getrieben hatte, bejubelten die Berliner Zeitungen diesen Beherrscher der Geschwindigkeit.



Immer holte man ihn nahezu unverletzt aus den Trümmern der Fahrzeuge heraus. Unermüdlich experimentierte er weiter mit noch leistungsfähigeren Fahrzeugen und Feuer spuckenden Raketenautos. Im Jahr 1928 gelang es ihm, seinen Wagen, dessen 24 Raketen im Innern mit Pulverladungen gefüllt waren, auf Rekordgeschwindigkeit hochzutreiben. Krachend schlugen Flammen aus dem Rohr am Heck. Lange konnte sein Rekord von 238 km/h nicht überboten werden. Die Geschwindigkeit sei ein Rausch, so erinnerte er sich später und fügte hinzu, er überlege dann nicht mehr, die Wirklichkeit schwinde. Am nächsten Tag, nachdem er seinen Wagen zu diesen Höchstleistungen getrieben hatte, bejubelten die Berliner Zeitungen diesen Beherrscher der Geschwindigkeit.

Nur ein Jahr später, im Oktober 1929, gerieten die Börsenkurse an der New Yorker Wall Street in den freien Fall. Die Weltwirtschaft erlahmte. Der Geschwindigkeitsrausch wurde vorläufig ausgebremst. General Motors hatte kurz zuvor schon einen Großteil des Unternehmens Opel

erworben und Fritz von Opel wanderte nach Amerika aus, wo sein Vermögen mit Beginn des Zweiten Weltkrieges beschlagnahmt wurde.

Aber die Sehnsucht nach dem Geschwindigkeitsrausch, die schon in den 20er Jahren ein großer Schaffenstrieb der Ingenieure und Unternehmer war, verblasste nicht. Im Gegenteil: Die Kriege als große technische Experimentierfelder trieben die Entwicklung noch voran. So wurde auch zu Kriegszwecken an der Geländefähigkeit der Fahrzeuge gearbeitet. Außerdem war militärisches Handeln seit jeher mit dem Bestreben verbunden, schneller als der Feind an einem bestimmten Ziel zu sein. Diese Ziele beflügelten manche zu immer neuen Erfindungen. Alle diese Entwicklungen sind später in die zivile Nutzung eingeflossen und haben die Lebenswelten und –rhythmen dementsprechend verändert. In einem Urlaub von 14 Tagen können die Menschen von heute so viele Städte wie nie zuvor besichtigen – zugleich verändern sich Landschaften drastisch, wenn sie den Anforderungen des heutigen Verkehrs angepasst werden. Junge Menschen kommen meist besser mit den Beschleunigungen des Lebens zurecht, während die Älteren sich teilweise überfordert und übergangen fühlen. Und so hatte Goethe wohl keineswegs Unrecht, als er in dem sich beschleunigenden Leben auch etwas Teuflisches erkannte. Allerdings gewöhnen sich die Menschen meist erstaunlich schnell an solche Entwicklungen. Mit welchen sonderbaren Schwierigkeiten sie immer dann zu kämpfen haben, wenn drastische Neuerungen in das Leben des Menschen eindringen, zeigt eine kleine Anekdote aus dem Leben des Psychologen C.G. Jung: Er soll auf einer Fahrt durch Afrika seinen allzu schnell fahrenden Chauffeur plötzlich aufgefordert haben, ohne ersichtlichen Grund anzuhalten. Der Fahrer entsprach diesem Wunsch, C.G. Jung stieg aus und setzte sich neben das Auto auf den Boden. Verwundert fragte der Chauffeur seinen Fahrgast nach dem Grund für diese Pause. Daraufhin soll Jung erwidert haben: „Sie sind so schnell gefahren, dass meine Seele nicht mitkommen konnte. Ich muss jetzt hier eine Weile sitzen bleiben und warten, bis sie hinterher gekommen ist.“

	Kreuzen Sie in der Tabelle an!	richtig	falsch
1	Viele Menschen fahren heute lieber mit einem Schnellzug, statt am Fenster eines Bummelzuges zu sitzen und die Landschaft zu genießen.		
2	Goethe konnte sich nicht vorstellen, welche Entwicklung die Technik der Zukunft nehmen wird.		
3	Weimar, die Stadt Goethes, wurde zu dem Ort, an dem man die Beschleunigung des Lebens vorantrieb.		
4	Der typische Mensch der Moderne begeistert sich für Bewegung und Schnelligkeit.		
5	Mehrere Unfälle brachten Fritz von Opel dazu, seine Experimente mit schnellen Fahrzeugen zu beenden.		
6	Nach Aussagen Fritz von Opels führt die Fahrt bei hoher Geschwindigkeit dazu, dass man die Wirklichkeit nicht mehr wahrnimmt.		
7	Die Situation der Weltwirtschaft im Herbst 1929 verlangsamte den Prozess der Beschleunigung.		
8	Als der Zweite Weltkrieg begann, verlor Fritz von Opel alles, was er besaß.		
9	Der ausbrechende Zweite Weltkrieg hemmte die Weiterentwicklung moderner Technologien.		
10	Erfindungen im militärischen Bereich hatten einen Einfluss auf die Entwicklung ziviler Fahrzeuge.		
11	Ältere Menschen sind oft der Auffassung, dass ihre Bedürfnisse in Bezug auf die Technik nicht genügend Berücksichtigung finden.		
12	Nach Auffassung C.G.Jungs gehen die technologische und seelische Entwicklung im Leben des Menschen Hand in Hand.		

DATUM:**NR.:****NAME:**

Das Bauhaus – Neue Wege in Architektur und Design

In der Architektur sind wir heute klare Fassaden, rechtwinklige Formen und den Einsatz von Metall und Glas gewohnt. Dies entsprach jedoch keineswegs den Sehgewohnheiten der Menschen am Anfang des 20. Jahrhunderts. In vielen europäischen Großstädten kannte man in dieser Zeit vor allem die verspielten Formen des Jugendstils oder die pompösen Prachtbauten des Adels oder des wohlhabenden Bürgertums. Wenn auch nicht nur die Berliner mit den Elendsquartieren der Arbeiterviertel vertraut waren, so prägten doch besonders hier graue Hinterhöfe die Architektur der Armenquartiere. Kaum ein Lichtstrahl fiel in die Hinterhauswohnungen der Großfamilien, die dort meist unter schlechten hygienischen Bedingungen hausten. Aber Anfang des 20. Jahrhunderts entstanden neue Gestaltungsideen, die sich nicht nur auf Bürogebäude und die Architektenhäuser reicher Leute richteten, sondern die auch Neuerungen im sozialen Wohnungsbau brachten.

Als der junge Architekt Martin Gropius im Jahr 1919 die Stelle des Leiters der Weimarer Kunstgewerbeschule angeboten bekam, ergriff er enthusiastisch diese Chance. Schon seit längerem gärten in ihm und anderen Künstlern und Architekten in seinem Umfeld umwälzende Ideen. Er sah nun die Möglichkeit, dafür einen neuen institutionellen Rahmen zu schaffen. Er formulierte ein neuartiges Konzept für eine Hochschule, in der er künstlerisches und handwerkliches Arbeiten verbinden wollte. Dabei ging es ihm auch darum, den Zusammenhang zwischen Architektur und Technik weiterzuentwickeln. Die zuständigen Stellen ließen sich von Gropius' Entwurf überzeugen. So wurde am 1. April 1919 die neue Lehranstalt gegründet. Sie erhielt den Namen „Bauhaus“, eine Bezeichnung, die auch Programm war: An eine alte Tradition anknüpfend, sollte eine schöpferische Zusammenarbeit zu neuen Gestaltungsideen führen. Das Wort „Bauhaus“ erinnerte an die Bauhütten des Mittelalters, in denen Künstler und Handwerker zusammenarbeiteten und einzigartige Kathedralen erschufen. Ein solches Zusammenwirken sollte auch die in Weimar befindliche Bauhaus-Schule prägen, Handwerk und Kunst sollten hier Hand in Hand vermittelt werden. Man hoffte, auf diese Weise die Erstarrung in alten Denkmustern und Formideen zu durchbrechen, indem man die Freude am Experiment fördern wollte. Dies geschah durch eine Ermutigung der Studenten zur experimentellen Arbeit mit verschiedensten Materialien wie Gips, Glas, Holz, Papier, Metall.

Ein wichtiger Aspekt war die Verbindung von Architektur/Gestaltung und Technik, d.h. also auch die Erschaffung von Werkstücken mit Blick auf die neuen technischen Fertigungsmöglichkeiten. Im Laufe der Entwicklung des Bauhaus-Designs entstanden Lichtschalter, Türklinken, Lampen, Teppiche, Heizkörper u.a., die zugleich der industriellen Fertigung als Modell dienen konnten. Einige davon zählen heute zu den Design-Klassikern des 20. Jahrhunderts.

Die Bauhaus-Architekten befassten sich auch mit der Frage, wie die zum Teil unmenschlichen Lebensbedingungen der Arbeiter mit Hilfe einer neuen Architektur verbessert werden können. So wurde das „Bauhaus“ auch im sozialen Wohnungsbau zu einem Meilenstein. Einige heute noch in Berlin zu besichtigende Gebäudekomplexe zeugen davon und ein Ausflug zu den vom Krieg verschonten Siedlungen der Berliner Moderne der 20er Jahre lohnt sich. Berühmt ist die Hufeisensiedlung im Stadtteil Britz

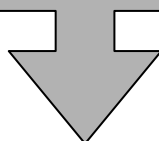


(Neukölln) von dem Architekten Bruno Taut aber auch die Großsiedlung Siemensstadt in Charlottenburg von Hans Scharoun und Martin Wagner. Die UNESCO hat im Jahr 2008 diese und vier andere Berliner Siedlungen auf die Liste des Weltkulturerbes gesetzt. Statt finsterner Hinterhöfe findet man hier weitläufige Grünflächen und bepflanzte Gärten und Höfe. Die Wohnungen sind funktionaler gestaltet und wesentlich heller als viele der alten Berliner Hinterhäuser.

Das „Bauhaus“ war schon in den 20er Jahren immer wieder auch ein Stein des Anstoßes. So empörten sich beispielsweise die Einwohner Weimars über den „ungewöhnlich freien Verkehr von Studenten beiderlei Geschlechts“. Der Druck seitens der neuen rechten Landesregierung wurde 1925 so groß, dass die Hochschule von Weimar nach Dessau umzog. Doch die Nationalsozialisten wurden im Land immer stärker und begannen, die Schule als „Brutstätte des Bolschewismus“ zu beschimpfen. Martin Gropius erschöpfte dieser Kampf allmählich. Er zog sich schließlich nach längerem Ringen zurück, um sich endlich wieder auf seine eigene Arbeit konzentrieren zu können. Dem Nachfolger Ludwig Mies van der Rohe, einem Pionier moderner Architektur, blieben nur noch wenige Jahre. Kurz nachdem die Hochschule in den Süden Berlins umgezogen war, entsandte die inzwischen an die Macht gekommene nationalsozialistische Regierung im April 1933 Polizisten und SA-Männer und ließ die Türen des „Bauhaus“ versiegeln. Die Mitglieder flohen ins Ausland, viele von ihnen in die USA, wo ihre Ideen zu den prägenden Designvorstellungen der folgenden Jahrzehnte wurden.

Ergänzen Sie im folgenden Text die fehlenden Informationen! Verwenden Sie dazu die folgenden Wörter! Nicht alle Wörter passen in den Text! Tragen Sie die Wörter in die Tabelle unten ein!

experimentieren, fliehen, angepflanzt, Schaffung, Eröffnung, vermittelt, einsetzte, bepflanzt, industriellen, neuartig, Verbesserung, Gestaltung, übertragen, fliegen, Zusammenhang, Design-Klassikern



In dem Text geht es um die Gründung, das Ende und das Weiterwirken des so genannten „Bauhaus“. Für die Menschen am Anfang des 20. Jahrhunderts war es noch neu, dass man Metall und Glas beim Bau von Gebäuden **(1)**. Mit dem Bauhaus kamen neue Ideen zur **(2)** von Wohn- und Geschäftshäusern auf. Mit der **(3)** eines neuen institutionellen Rahmens wollte Walter Gropius seine Ideen und die seines Umfelds weiterentwickeln. Das Konzept war **(4)** und betonte den **(5)** zwischen Architektur und Technik. Den Studenten wurde nicht nur handwerkliches, sondern auch künstlerisches Wissen **(6)**. Man wollte sie dazu ermutigen, frei mit vielen verschiedenen Materialien zu **(7)**, um auf diese Weise erstarrte Denkmuster und Formideen zu verändern. Bei der Entwicklung neuer Gestaltungsideen dachte man auch an die neuen Möglichkeiten der **(8)** Produktion. Manche dieser Werkstücke sind zu **(9)** des 20. Jahrhunderts geworden. Aber einigen Bauhaus-Architekten ging es auch um die **(10)** der Wohnsituation von Arbeiterfamilien. Gärten und Höfe wurden **(11)** und die Wohnungen waren heller als in den alten Hinterhäusern. Aber konservative Parteien und Bevölkerungsschichten nahmen Anstoß an den Ideen des Bauhaus und an dem Verhalten der Studenten. Als die Nationalsozialisten an die Macht kamen, wurde die Hochschule geschlossen und ihre Mitglieder mussten **(12)**. Besonders in den USA wirkten ihre Ideen weiter und kamen nach dem Krieg auch nach Europa zurück.

1.	7.
2.	8.
3.	9.
4.	10.
5.	11.
6.	12.

LEHREREXEMPLAR:

	Kreuzen Sie in der Tabelle an!	richtig	falsch
1	Viele Menschen fahren heute lieber mit einem Schnellzug, statt am Fenster eines Bummelzuges zu sitzen und die Landschaft zu genießen.	X	
2	Goethe konnte sich nicht vorstellen, welche Entwicklung die Technik der Zukunft nehmen wird.		X
3	Weimar, die Stadt Goethes, wurde zu dem Ort, an dem man die Beschleunigung des Lebens vorantrieb.		X
4	Der typische Mensch der Moderne begeistert sich für Bewegung und Schnelligkeit.	X	
5	Mehrere Unfälle brachten Fritz von Opel dazu, seine Experimente mit schnellen Fahrzeugen zu beenden.		X
6	Nach Aussagen Fritz von Opels führt die Fahrt bei hoher Geschwindigkeit dazu, dass man die Wirklichkeit nicht mehr wahrnimmt.	X	
7	Die Situation der Weltwirtschaft im Herbst 1929 verlangsamte den Prozess der Beschleunigung.	X	
8	Als der Zweite Weltkrieg begann, verlor Fritz von Opel alles, was er besaß.	X	
9	Der ausbrechende Zweite Weltkrieg hemmte die Weiterentwicklung moderner Technologien.		X
10	Erfindungen im militärischen Bereich hatten einen Einfluss auf die Entwicklung ziviler Fahrzeuge.	X	
11	Ältere Menschen sind oft der Auffassung, dass ihre Bedürfnisse in Bezug auf die Technik nicht genügend Berücksichtigung finden.	X	
12	Nach Auffassung C.G.Jungs gehen die technologische und seelische Entwicklung im Leben des Menschen Hand in Hand.		X

LEHREREXEMPLAR:

In dem Text geht es um die Gründung, das Ende und das Weiterwirken des so genannten „Bauhaus“. Für die Menschen am Anfang des 20. Jahrhunderts war es noch neu, dass man Metall und Glas beim Bau von Gebäuden **einsetzte**. Mit dem Bauhaus kamen neue Ideen zur **Gestaltung** von Wohn- und Geschäftshäusern auf. Mit der **Schaffung** eines neuen institutionellen Rahmens wollte Walter Gropius seine Ideen und die seines Umfelds weiterentwickeln. Das Konzept war **neuartig** und betonte den **Zusammenhang** zwischen Architektur und Technik. Den Studenten wurde nicht nur handwerkliches sondern auch künstlerisches Wissen **vermittelt**. Man wollte sie dazu ermutigen, frei mit vielen verschiedenen Materialien zu **experimentieren**, um auf diese Weise erstarrte Denkmuster und Formideen zu verändern. Bei der Entwicklung neuer Gestaltungsideen dachte man auch an die neuen Möglichkeiten der **industriellen** Produktion. Manche dieser Werkstücke sind zu **Design-Klassikern** des 20. Jahrhunderts geworden. Aber einigen Bauhaus-Architekten ging es auch um die **Verbesserung** der Wohnsituation von Arbeiterfamilien. Gärten und Höfe wurden **bepflanzt** und die Wohnungen waren heller als in den alten Hinterhäusern. Aber konservative Parteien und Bevölkerungsschichten nahmen Anstoß an den Ideen des Bauhaus und an dem Verhalten der Studenten. Als die Nationalsozialisten an die Macht kamen, wurde die Hochschule geschlossen und ihre Mitglieder mussten **fliehen**. Besonders in den USA wirkten ihre Ideen weiter und kamen nach dem Krieg auch nach Europa zurück.

1. einsetzte	7. experimentieren
2. Gestaltung	8. industriellen
3. Schaffung	9. Design-Klassikern
4. neuartig	10. Verbesserung
5. Zusammenhang	11. bepflanzt
6. vermittelt	12. fliehen

Dateiname: C1 LV Fritz von Opel Bauhaus; vom: 26.04.2010 13:58:00; Thema: C1 LV Technik Kunst Architektur; Autor: Heike Schmitz; Version: 48; Anzahl Seiten: 72; Anzahl Wörter: 2320;