

Heimat-Blätter



Zwanglose Beilage zum „Rhön- und Streubote“.

Verlag: J. V. Rauner's Buchdruckerei Mellrichstadt. Geleitet von Bezirksschulrat H. Horst, Neustadt (Saale).

— Nachdruck nur nach Vereinbarung mit den Verfassern gestattet. —

Nr. 16.

Mellrichstadt, 16. August 1935

4. Jahrgang.

Vier Gutachten, die einmal gelten sollten.

Wenn die fortschreitende Wissenschaft und Technik ins Leben tief eingreifen und es in neue ungewohnte Bahnen lenken wollte, dann griff eine „fürsichtige hochweise und wohlwöbliche Obrigkeit“ zu dem letzten Mittel, sich vor schweren Verantwortungen „nach oben und unten“ zu schützen und holte Gutachten ein.

1. Eisenbahn.

In diesem Jahre des großen Jubelfestes, das uns an das hundertjährige Bestehen der Eisenbahnlinie Nürnberg—Fürth erinnert, ist es zeitgemäß, einmal ein Gutachten herauszuholen aus altem Aktenstaub, über das auch der Schulbub von heute seine helle Freude hat. Dieser kleine Bengel freut sich heut, wenn er die Schnellzüge auf der Linie Mellrichstadt—Meiningen daherbrausen sieht, oder mit dem Bügel nach Fladungen oder von dort nach Mellrichstadt fahren darf.

Was weiß er und wir heutigen von jenem Kampfe gegen den Fortschritt, daß Eisenbahnen verkehren sollten, wo seither Postwagen fuhren. Und damals schrieb der besorgte medizinische Gutachter wohl mit Herzklopfen und bangem Grausen die folgenden Zeilen:

„Ortsveränderung vermittelt irgend einer Art von Dampfmaschinen sollte im Interesse der öffentlichen Gesundheit verboten sein. Die raschen Bewegungen des Wagens können nicht verfehlen, bei den Passagieren die geistige Unruhe, delirium furiosum genannt, hervorzurufen. Selbst zugestanden, daß Reisende sich freiwillig dieser Gefahr aussetzen, muß der Staat wenigstens die Zuschauer beschützen. Denn der Anblick einer Lokomotive, die in voller Schnelligkeit dahinrast, genügt, diese schreckliche Krankheit zu erzeugen. Es ist daher unumgänglich notwendig, daß eine Schranke, wenigstens von 6 Fuß (= 2 Meter) Höhe, auf beiden Seiten der Bahn errichtet werde.“

Diese Sorge mutet uns umso heiterer an, als die damaligen Geschwindigkeiten, gemessen an den heutigen als Schnecken-tempo erscheinen. Die Strecke Nürnberg—Fürth legte die erste Eisenbahn im „rasenden Tempo“ von 15 Minuten zurück, bei 7 km Streckenlänge also 28 Kilometer in der Stunde. Wir hören heute ohne Schaudern von den 175 km der Strahl-Linien-Eisenbahnzüge und können einfach nicht anders, wir müssen lachen über dies Gutachten eines Bayerischen Obermedizinalkollegiums. Dabei soll nicht verschwiegen werden, daß manche heute überhaupt bezweifeln, ob ein solches Gutachten abgegeben wurde.

2. Straßenpost.

Man könnte sagen, daß dies Gutachten immerhin verständlich sei, da es immerhin ein Wagnis bedeutete, sich einer solchen unheimlichen Maschine anzuvertrauen, die ganze Wagen hinter sich herzog, deren einer vielen Pferden Arbeit gegeben habe. Und mit einer solch unheimlichen Maschine und ihren Launen sei eben nicht zu spassen. Gut.

Gehen wir einmal nach England. Dort wurden die Personenbeförderungen der Post bis 1763 auf dem Wege der „Postritte“ erledigt. Nun kam auch die Post in England zu dem Versuch, statt der Postritte die bequemeren Wagenverbindungen einzuführen. Dieselben Postwagenverbindungen, die auch durch unsre Heimat den Verkehr von Land zu Land, von Stadt zu Stadt und über Land trugen. Dieselben Postwagen, die unser hübscher Postkillion mit dem schmucken blauen Frack, der schneeweißen Hirschleder-Hose, den langen Rhöhrenstiefeln und dem schwarzen Zylinder mit dem weißbelaubten Federbuschen bis gegen die Jahrhundertwende fuhr und die abgelöst wurden durch die Eisenbahnen und die neuen Postautos. Auch in England berief man sich bei solchen Neuerungen auf Leute von Namen und hohem Rang und ließ sich Gutachten schreiben, die man als Blitzableiter möglicher Gewitter, allenfalls als Schutzschilde gegen alle Angriffe gar wehrhaft gebrauchen konnte. Ein Gutachten eines berühmten englischen Wirtschaftlers brachte zu Anfang dieses Jahres der „Völkische Beobachter“ in Erinnerung, das wir nun als Merkwürdigkeit im Wortlaut hersetzen. Sah der Mediziner schon die greulichen Gehirnkrankheiten, dann sah der englische Wirtschaftler den völligen wirtschaftlichen Untergang für Hunderttausende durch die Einführung der Postwagenverbindungen. Hören wir ihn nur:

„Das ganze Land wird ruiniert werden, besonders 40 oder 50 Meilen um die Hauptstadt herum, wenn die Straßen bedeckt sein werden durch Karawanen von Postwagen. Die Gasthäuser werden sämtlich geschlossen werden müssen, denn man wird so schnell reisen, daß man nicht nötig haben wird, einen Imbiß einzunehmen. Die Kasse der ausgezeichneten englischen Pferde wird vernichtet werden, denn niemand wird mehr Reitpferde brauchen, wenn er für einen mäßigen Preis sich von einer Stadt zur andern fahren lassen kann. Auch die Manufakturen müssen darunter leiden, denn die Kleider, welche fortan weniger der Unbeständigkeit der Witterung aus-

gefeszt sind, werden sich zum großen Schaden der Schneider, Näher, Schuhmacher, Strumpfwirker usw. weniger schnell abnützen. Sollten diese unheilvollen Unternehmungen nicht vollständig unterdrückt werden, so werden 100 000 Personen in kurzer Zeit dem Hungerstode ausgesetzt sein.“

Und trotz aller Gutachten lief die erste und folgend alle die vielen neuen Eisenbahnen und alle die vorher gepriesenen Postwägen.

3. Das Luftschiff des Grafen Zeppelin.

In der gleichen Nummer des „Völkischen Beobachters“ brachte ein Mitarbeiter auch ein Gutachten aus dem Jahre 1896, also noch verhältnismäßig jung für uns Zeitgenossen über das Luftschiff des Grafen Zeppelin, das den damaligen nicht lenkbaren Luftschiffen und Ballonen gegenüber auch eine zunächst unverständliche Neuerung bedeutete. Unser Graf Zeppelin wandte sich damals an das Preußische Kriegsministerium und legte einen Entwurf seines lenkbaren Luftschiffes vor. Lange hörte er nichts, bis er endlich Einblick erhielt in das militärische Gutachten, das sich wie folgt vernehmen ließ:

„Die vom Grafen von Zeppelin dem Kriegsministerium eingesandten Entwürfe für ein lenkbares Luftfahrzeug sind auf Allerhöchsten Befehl durch eine aus Autoritäten der Wissenschaft und Sachverständigen zusammengesetzte Kommission auf das eingehendste geprüft worden.

Die dem Projekt anhaftenden Mängel wurden dabei als so wesentlich befunden, daß die Kommission im Hinblick auf die hohen Kosten, welche die Herstellung eines Luftfahrzeuges nach den Vorschlägen des Erfinders erfordern würde, und weil die Verwertung für militärische Zwecke nicht möglich erschien, von dem Eintritt in praktische Versuche abzuraten sich veranlaßt sah.“

Graf Zeppelin ließ sich nicht einschüchtern, half sich selbst und zeigte dem deutschen Volke eines Tages seine Leistungen. Dann half ihm das deutsche Volk selbst, als z. B. bei Echterningen sein Luftschiff zerstört wurde. Und im Krieg lieferten Zeppeline Proben großer Aufträge, machten England zittern und flogen zu entfernten deutschen Kämpfern und treuen Verbündeten. Heute trägt der „Graf Zeppelin L 127“ deutschen Ruhm auf seinen planmäßigen Fahrten über den großen Ozean nach Amerika und befördert Reisende ebenso sicher, nur viel viel schneller als schnellste Ozeandampfer in die neue Welt und von dort in die alte.

So einige Gutachten. Damit aber auch die freie Kritik der öffentlichen Meinung, wie sie in den Zeitungen zu Neuerungen sich bemerkbar macht, nicht fehle, auch hierfür ein feines Beispiel.

4. Verwerfliche Straßenbeleuchtung.

In den meisten Dörfern der Rhön und auch des Bezirksamtes Mellrichstadt ist die Straßenbeleuchtung nicht allzu reichlich. Zumeist ist heute noch die allüberall wirksame Sparsamkeit dran schuld, dann aber auch,

weil man nachts mehr schläft, als in Gassen läuft. Ein Rhönbauer meinte einmal, man solle es bei der schwächlichen Beleuchtung auch weiterhin lassen, weil sonst die Liebespärcchen im Dorfe nicht mehr wüßten, wohin sie sollten.

Bechpfannen sieht man da und dort noch in selten gewordenen Stücken an Ecken einiger Häuser als Erinnerung an die alten Straßenbeleuchtungen. Heute brennen überall die elektrischen Glühlampen und erhellen auf weite Strecken die Dorfstraßen.

Der deutsche Forscher Auer von Welsbach hat diese Lampen vor nunmehr fünfzig Jahren erfunden und damit der Welt eine Wohlthat erwiesen, die auch der Rhöner zu schätzen weiß. Sollte er's nicht wissen, dann braucht nur einmal der Strom aus irgendwelchen Gründen zu versagen, dann lernt er diese Wohlthat schnell schätzen. Daß aber unsre Väter diesen Neuerungen sehr mißtrauisch und meist auch ablehnend gegenüberstanden, das will uns wunderbarlich erscheinen, wie so vieles. Wenn wir dann in alten Zeitungen blättern, dann stoßen wir oft auf dieses Mißtrauen, auf jene Ablehnung und möchten am liebsten lachen.

So findet sich in der „Kölnischen Zeitung“ aus jenen Tagen, die die Meldung von der Erfindung des guten Herrn Auer brachten, eine Erklärung, daß die elektrische Straßenbeleuchtung völlig verfehlt und unzulässig sei. Dazu führte die Zeitung damals aus:

Aus theologischen Gründen:

Weil sie als Eingriff in die Ordnung Gottes erscheint. Nach dieser ist die Nacht zur Finsternis eingesezt, die nur zu gewissen Zeiten vom Mondlicht unterbrochen wird. Dagegen dürfen wir uns nicht auflehnen, den Weltplan nicht Hofmeistern, die Nacht nicht in den Tag verkehren wollen.

Aus medizinischen Gründen:

Die Del- und Gasausdünstung wirkt nachteilig auf die Gesundheit schwachleibiger und zartnerviger Personen und legt auch dadurch zu vielen Krankheiten den Stoff, indem sie den Leuten das nächtliche Verweilen auf den Straßen leichter und bequemer macht und ihnen Schnupfen, Husten und Erkältung auf den Hals zieht.

Aus philosophisch-moralischen Gründen:

Die Unsitlichkeit wird durch das Gaslicht verschlimmert. Die künstliche Helle verscheucht in den Gemütern das Grauen vor der Finsternis, das die Schwachen von mancher Sünde abhält. Diese Helle macht den Trinker sicher, daß er in Bechstunden bis in die Nacht schwelgt.

Aus polizeilichen Gründen:

Sie macht die Pferde scheu und die Diebe kühn.

Aus volkstümlichen Gründen:

Öffentliche Feste haben den Zweck das Nationalgefühl zu wecken. Illuminationen sind hier zu vorzüglich geschickt. Dieser Eindruck wird aber abgeschwächt, wenn derselbe durch allerhand Quasi-Illuminationen abgestumpft wird.