

gefaßt. Er war der Ansicht, daß der Dampf und die Schnelligkeit der Fahrt Krankheiten hervorrufen werde; selbst Leute, die nicht mitfahren, sondern nur den Zug vorüberfahren sähen, könnten vom Schwindel erfaßt werden.“

Ein von Sir Astley im „Medicinal-Spectator“ veröffentlichter Aufsatz über „Die Einwirkung des Eisenbahnfahrens auf die Natur des Menschen im krankhaften und gesunden Zustand“ machte 1834 die Runde durch die bedeutendsten Gazetten Europas. Er dürfte die Veröffentlichung des Nürnberger Chirurgen befruchtet haben. Astley vertrat die These, daß sich in zwanzig Jahren ganz neue Arten von Krankheiten durch das Fahren auf den Eisenbahnen bilden würden. Die schnelle Vorwärtsbewegung entspreche nicht dem menschlichen Organismus, „da die Natur, hätte sie dies gewollt, dem Menschen gewiß Flügel, oder wenigstens Straußenbeine verliehen hätte“.

Nach Astley sind im Jahr 1838 allein auf den englischen Eisenbahnen 50 000 Menschen am Schlagfluß gestorben. Bei der Wiedergabe dieser Zahl machen die Journalisten meist ein bis drei Fragezeichen hinter die Meldung. Astley berichtet, daß Matrosen, die zeitlebens auf schwankenden Schiffsplanken zugebracht hätten, nicht einmal einige Minuten auf der Eisenbahn hätten fahren können, „ohne von dem heftigsten Schwindel befallen zu werden“. Nervenschwachen Damen hingegen bekomme das Eisenbahnfahren sehr gut.

Heute bedient sich die Angst vor dem Fortschritt grüner Umweltargumente. Die Eisenbahn soll verschwinden, wenn nicht vollständig, dann doch unter die Erdoberfläche. Es bilden sich für die Moderne charakteristische Allianzen. So war in einem der Spitzenerzeugnisse des

zeitgenössischen Schaustellergerwerbes („Stern“ Nr. 47, Jg. 1981) zu lesen: „In Mannheim-Waldhof etwa wollte der Pastor der neben den Bahngleisen liegenden Franziskaner-Kirche und ein KP-Stadtrat der unumgänglichen Verbreiterung des Gleiskörpers nur dann zustimmen, wenn der gesamte Bahnhof Mannheim-Waldhof unter die Erde verlegt wird.“

Neue Hoffnungen für die Gesundheit

Den Befürchtungen, der menschliche Organismus werde die ungewohnten, rasanten Geschwindigkeiten nicht ohne erhebliche und nachhaltige Gesundheitsstörungen ertragen können, stehen freilich vor 150 Jahren auch ganz gegenteilige Spekulationen gegenüber. Den zahlreichen minderbemittelten Kur- und Heilungsbedürftigen werde nun nicht nur schnell und preiswert Luftveränderung ermöglicht werden. Erfrischende und stärkende Luftduschen im Fahrtwind würden als Therapie verordnet werden.

„Man wird sagen“, heißt es 1837 in der Didaskalia, „machen Sie

zehn, zwölf, fünfzehn Reisen mit dem Dampfwagen, wie man jetzt sagt: Nehmen Sie zehn Seebäder, trinken Sie fünfzig Gläser . . . wasser. Man wird auf den Wagen in freier Luft besondere Sitze für die Kranken, und andere zur Stärkung und Restauration der Genesenden einrichten.“ (Nr. 173 vom 25. 6. 1837)

So haben die Journalisten in der Biedermeierzeit den Fortschrittsängsten ihrer Zeitgenossen kräftig entgegengesteuert. Die Innovationsfreude der Stadt Nürnberg ist nicht weniger zu rühmen. Sie hat unter anderem die Meistersinger, die erste Dampfisenbahn in Deutschland, das erste Verkehrsmuseum, das erste und einzige Institut für Freie Berufe an einer Universität und den weltweiten Ruhm der Rostbratwürstel begründet.

(Der Autor widmet diesen Beitrag seinem Freund Paul Erwin Odenbach.)

Anschrift des Verfassers:
Prof. J. F. Volrad Deneke
Axenfeldstraße 16
5300 Bonn 2

Große Jubiläumsausstellung in Nürnberg



Für Eisenbahn-Fans ist 1985 ein Jubeljahr. Das größte der Jubiläumsereignisse ist die Ausstellung in Nürnberg, die am 15. Mai in der Meistersingerhalle eröffnet und bis Mitte August täglich von zehn bis achtzehn Uhr zu sehen sein wird. Es lohnt sich, eine Bundesbahndirektion anzurufen und sich über die Ausstellung zu informieren: Es ist unheimlich viel los. Wer keine Zeit hat, eine Lustfahrt nach Nürnberg zu machen, sei getröstet: Via Bildschirm werden die Sehenswürdigkeiten auch daheim einrollen . . . DÄ