

Erfindungen, über die die Welt lachte

Von Universitätsprofessor Dr. Josiah Rood, Oxford

Französische Zeitungen berichteten kürzlich, daß der Ingenieur Remy mit einem vorerst wunderbar anmutenden Projekt hervorgetreten sei. Man hat schon lange den Wunsch, Ägypten längs der Küste durch eine Eisenbahn mit der Kapkolonie zu verbinden, jedoch sind alle derartigen Pläne vorläufig undurchführbar, weil jede Gleisanlage in kürzester Zeit vollkommen vom Sande verweht sein würde. Remy hat nun Skizzen und Berechnungen vorgelegt, nach welchen er eine Art Über-Untergrundbahn bauen will. Nach seinen Ideen soll ein ungeheurer Röhrenstrang auf die Oberfläche des Landes gelegt werden, durch den die Züge unbehindert verkehren können; Sandverwehungen könnten unter solchen Umständen dem Betrieb natürlich nichts anhaben. Unmöglich? Ich werde mich hüten, das Projekt als undurchführbar zu bezeichnen.

Das Wort vom geistigen Beharrungsvermögen ist noch nicht so sehr alt, aber der Begriff, für den es steht, bedarf bereits wieder einer Abänderung, einer Einschränkung. Die letzten hundert Jahre haben die Menschen in außerordentlicher und sich ständig steigender Geschwindigkeit vor eine Fülle neuer Probleme, aber auch vor neue Tatsachen gestellt, und es blieb und bleibt dem Erdenbürger keine andere Wahl, als sich so schnell und gut wie möglich auf das Gegebene einzustellen. Wo unsere Großväter noch von einem gesunden Konservativismus gesprochen haben, muß die heutige Generation darauf bedacht sein, Gedanken und Ideen lebendig genug zu erhalten, um neue Begriffe, neue Unabänderlichkeiten nicht nur aufzunehmen, sondern auch davon Gebrauch zu machen.

Ein paar Beispiele sollen zeigen, wie schwer noch vor wenigen Dezennien die Welt für eine neue Idee auf dem Gebiet der Technik zu gewinnen war.

Da waren jene Theoretiker, die ihre Mitwelt haarscharf und anscheinend unwiderleglich bewiesen, daß eine fortdauernde Bewegung von Stahlrädern auf Stahlschienen aus den verschiedensten Gründen unmöglich sei. Der französische Physiker Bernouilli wies sogar mit mathematischen Gründen nach, daß überhaupt jegliche Fortbewegung mittels Dampfkraft utopisch sei. Seine ironisierende Denkschrift über die Ergebnisse seiner wissenschaftlichen Untersuchungen wurde zwar von der Pariser Akademie preisgekrönt, aber schon wenige Jahre später fuhren die Eisenbahnen trotz aller gelehrten theoretischen Abhandlungen.

Ein anderer Gelehrter in Berlin hatte die Sache aus dem Grunde für lächerlich erklärt, weil dem ungeheuren Luftdruck, den die schnelle Bewegung verursachen würde, weder Mensch noch Tiere für mehr als einige Minuten standhalten könnten.

Über eine andere Einstellung zu derselben Angelegenheit las ich vor kurzer Zeit einen Ausspruch des österreichischen Kaisers Ferdinand I., als man seine Zustimmung zu den Plänen einer später nach ihm benannten Eisenbahnlinie ansuchte. „Warum sollen wir eine Eisenbahn bauen, wenn nicht einmal die Überlandkutschen immer ganz besetzt sind?“ Daß der Bedarf für eine Sache eigentlich erst nach ihrer Herstellung einsetzen kann, hat der Kaiser nicht bedacht.

Dampfmaschine und Benzinmotor haben ebenfalls ihre Lacher gehabt. Der englische Professor James Lardner legte in einer umständlichen wissenschaftlichen Abhandlung dar, daß man ebensogut den Versuch machen könnte, über den Ozean mit eigener Arm- und Fußkraft zu schwimmen, wie an der Überfahrt mittels Dampfkraft zu experimentieren; beides sei gleich aussichtslos. Genau zwei Jahre später, 1819, ließ es sich der erste Dampfer, die „Savannah“, allerdings trotzdem nicht nehmen, die Überquerung des Atlantiks zu vollführen. Beim Benzinmotor schienen die warnenden Stimmen allerdings anfänglich recht zu behalten, denn die ersten