

Unsere Heimat.

Monatsschrift zur Pflege der Heimatkunde und Heimatliebe.

Folge B (112).

Ernting (August) 1930.

10. Jahrgang.

Das erste Auto in Mährisch-Schönberg.

Von Franz Eibel.

Im Zeitalter des raschen Verkehrs hat sich das Fahrrad und der Kraftwagen überaus schnell eingebürgert. Die ersten Zweiräder sind heute nur mehr in Museen oder auf Bildern zu sehen. Sie hatten ein großes Vorderrad, während das andere ziemlich klein war. Der Radfahrer thronte auf diesem „Wohlfühl“ und arbeitete mit den Füßen sehr angestrengt; es war eine Marterei und doch erregte so ein Fahrzeug berechtigtes Aufsehen, wenn es auf unserer Dorfstraße dahinflaute. Wir standen und schauten mit offenem Munde das Wunderding an, staunten darüber, daß der Mann nicht herunterfallen kann und hatten den stillen Wunsch, auch einmal so ein Zweirad zu besitzen und durch die weite Welt zu radeln. Wie hat sich seitdem das Fahrrad verändert? Heute im Zeitalter des Motorrades und des Kraftwagens ist es fast unmodern, wenn sich jemand mit so einer „Tretmaschine“ zu einer Reise entschließt.

Ich erinnere mich noch gut an das erste Auto, das in Schönberg um das Jahr 1890 auftauchte und eine Probefahrt machte auf der Straße, die vom Eichelbrennerplatz zum Bahnhof führt. Damals war sie noch nicht verbaut. Die Siegl- und Trebatsch-Fabrik hatten nicht die Straße wie heute. Die Straße führte noch über die Bahngleise, der Verkehr war hier gering und deshalb war sie auch aussersehen zu einer Probefahrt. Man hatte doch Angst vor einem Unglück, vor

schleuen Pferden, vor einem Zusammenstoß u. dgl. Ich besuchte damals die Mittelschule und bemerkte eine große Anammlung von Kindern, Studenten und Erwachsenen vor der Siegl-Fabrik. Ich lief auch hin, stellte mich in der Gruppe, ohne recht zu wissen, was da geschieht. Erst nach einiger Zeit erfuhr ich den richtigen Sachverhalt: Der Direktor des Sanatoriums, Herr G. Motter, hatte sich einen neumodischen Wagen gekauft, der von selbst fährt. Man braucht keine Pferde und er geht so schnell wie ein Personenzug. Jetzt wird ein Versuch gemacht, doch der Wagen bleibt öfter stehen. Ich konnte ihn gar nicht sehen, da viele Erwachsene herumstanden, die starrig für und gegen diese Neuheit sprachen.

Was erregt ging es da zu und die Unterhaltung der Arbeiter und Bürger war recht laut. „Na so was“, meinte einer, „das fehlt uns noch. Haben wir nicht genug Pferde? Warum wir uns nicht um leeres Geld Bahnen, die ohnehin fast von niemandem benutzt werden, weil ein Arbeiter den Preis einer Fahrkarte kaum bezahlen kann? Jetzt kommt wieder so etwas Neues: ein Wagen, der keine Pferde braucht. Wohin soll die Welt kommen, wenn die Bauern den Guter, das Heu und das Stroh nicht mehr verkaufen können? Werden sie das einmal selbst zusammenschaffen? Was die Pferde und die Diener? Die sterben aus, die Sattler, die Wagner und die Schmiede können ihre Werkstätte aufgeben. Die Erfindung ist keinen Schuß Pulver wert. Führt nicht die Eisenbahn genug Leute zusammen? Mit so einem Wagen kann ja unermesslich viel Unheil geschehen.“

Darum ist es am besten, so ein Werkel zu zertrümmern."

Ein anderer war entgegengesetzter Meinung; denn er trat für den Fortschritt ein: "Die Eisenbahn kommt nur solchen Ortschaften zugute, die an einer Strecke liegen. Was sollen aber die machen, die weit im Gebirge drinnen wohnen? Für die ist so eine Erfindung eine Wohltat. Bei der Bahn wird wenig Rücksicht genommen auf die Wünsche der Gemeinden. Die Züge fahren, wie die Herren es am grünen Tisch bestimmen. Das ist bei so einem Wagen ganz anders. Und die Unfälle? Die Leute werden schon aufpassen, die Wagen werden auch nicht so schnell fahren. Ich gebe dem Herrn Rotter ganz recht, wenn er etwas Neues bringt. Ein Fortschritt muß sein und unsere Stadt kann nicht zurückbleiben."

"Na für so einen Fortschritt bedanke ich mich," meinte ein dritter, "der Wagen geht ja nicht, der steht ja länger. Wenn ich zu Fuß marschiere, wäre ich schon in Frankstadt. Und ist das billig, wenn ich einen oder zwei Schloffer mitnehmen muß, die alle zehn Minuten an dem Wagen schrauben und hämmern müssen?"

So sprachen die einen dafür, die anderen dagegen. Diese waren in Mehrheit. Ich drängte mich durch die Menge, um den Wagen genauer zu sehen. Er schaute aus wie eine Droschke oder ein Landauer, hatte auch genau so hohe Räder und einen Rutschbock; rückwärts bemerkte ich ein wagrechtes Rad und den Rotor. Mehrere Sachverständige arbeiteten, klopften und schraubten, besahen und fühlten die Bestandteile an, schüttelten den Kopf und sprachen erregt miteinander. Dem Herrn Rotter, der am meisten aufgeregter war, sprach ein fremder Herr — vielleicht ein Vertreter der Fabrik — Hoffnung und Trost zu: Es werde schon gehen, das seien Kinderkrankheiten, das Auto ist der Wagen der Zukunft. In Amerika sieht man ihn in allen großen Städten, bei uns wird er sich auch einbürgern.

Möglich bewegte sich der Wagen, ich wichen die Leute zurück, die Sachverständigen sprangen auf und langsam rollte das Auto gegen die Treibsch-Fabrik zu. Alle schwiegen, es war ein ganz ungewöhnlicher Anblick, wie dieses Fahrzeug

frank und frei dahinfuhr. Alle Augen waren auf dieses Wunderding gerichtet, die Zweifler schwiegen, die Männer des Fortschrittes gaben ihrer Meinung Ausdruck und riefen: "Heil Rotter! Heil!"

Obwohl ich wenig von dem Gesehenen verstand, war ich doch ganz im Banne dieser neuen Erfindung, die auf mein kindliches Gemüt einen nachhaltigen Eindruck ausübte. Was weiter geschah, weiß ich nicht. Ich hatte höchste Zeit und lief in das Gymnasium, wo ich stark verspätet ankam. Doch fehlten noch viele Mitschüler und der strenge Herr Professor kam auch nicht pünktlich. Wir saßen wohl im Zimmer ruhig und hörten dem Vortrag zu, doch unsere Gedanken waren bei der neuen Erfindung, die wir in der Pause eingehend erörterten. Auf dem Heimweg nach Frankstadt sprachen wir davon, ergingen uns in phantastischen Zukunftsbildern, sahen die Eisenbahn in der Rumpelkammer und träumten von Dingen, die damals noch gar nicht spruchreif waren: vom Fliegen, Flugzeugen u. dgl.

Daheim berichtete ich die Neuheit, fand aber wenig Gehör, weil man an einen derartigen Wagen nicht recht glauben wollte.

Eine Zeitlang sprach man noch, dann geriet alles in Vergessenheit. Die Probefahrt entsprach nicht den Erwartungen, die der Herr Rotter hegte. Das Ereignis blieb ein Versuch, der nicht nach Wunsch gelang. Jahre vergingen, die Technik hat die ersten Autos verbessert. Sie erhielten ein ganz anderes Aussehen, die Mängel und Fehler wurden behoben und eines Tages erschien ein wirkliches Auto, das bei allen berechtigtes Aufsehen erregte. Langsam fügte sich die Neuheit in das Leben der Heimat, Tiere und Menschen gewöhnten sich allmählich an das neue Verkehrsmittel, das heute unseren Straßen ein ganz anderes Bild gegeben hat. Fialer und Frächter sind ausgestorben, die Zahl der Pferde ist stark zurückgegangen und die Eisenbahn spürt den Wettbewerb. Von Jahr zu Jahr steigt die Zahl der Kraftwagen und, was wir damals auf dem Heimwege besprachen, das Fliegen hoch oben in der Luft, auch das hat sich erfüllt. Wie ein großer Vogel zieht das Luftschiff stolz über Berg und Tal mit einer ungeahnten Schnelligkeit.

Wenn ich heute auf jener Straße die Stadt Schönberg betrete, denke ich an die denkwürdige Probefahrt des ersten Autos. Im "Technischen Museum" der Stadt Wien steht noch so ein Muster aus jener Zeit und die Besucher staunen diesen einfachen Wagen an, genau so wie die alten Lokomotiven und Eisenbahnwagen, mit denen unsere Großväter fuhren. Ununterbrochen arbeitet der Geist des Menschen und der Satz "Das Bessere ist der Feind des Guten" spornt die Geister immer wieder an, die bestehenden Einrichtungen zu vervollkommen.

Mährisch-Altstadt zur Zeit der Luxemburger.

Vom Heimatort Eduard.

Am 4. August 1306 wurde der 18jäh. König Wenzel III. in Olmütz ermordet. Mit ihm erlosch der königliche Stamm der Přemisliden, der unter Ottokar II. den größten Glanz erreicht hatte und es folgten die Regenten aus dem Hause der Luxemburger. Zunächst trat in den Ländern Böhmen und Mähren ein kurzes Interregnum ein; denn erst 1311 besand sich Johann von Luxemburg im vollständigen und ruhigen Besitz beider Länder. Er war seit 1308 König von Böhmen und nun auch Markgraf von Mähren, nachdem es ihm gelungen war, seinen Schwager und Gegner Heinrich von Kärnten zu vertreiben.

Unter diesem König Johann fing man an, die Bergwerke mit allem Eusse zu betreiben und neue zu erschließen. Im Jahre 1333 sandte er einen tüchtigen Mann, namens Daniel Kopp, in die Gegend von M.-Altstadt, um die Berge nach Erzen zu untersuchen. Er sammelte Gesteinsstücke, gab sie unter den Hammer und wusch das Erz und als er in den Mineralien einen großen Silbervorrat entdeckte, sandte er das Metall nebst anderen Stufen dem König Johann nach Prag mit der Anzeige, daß es der Mühe wert wäre, allhier in Mähr.-Altstadt einen Erzgang zu eröffnen.

Es dauerte nicht lange und die Genehmigung des Königs traf ein, auch kam eine stattliche Anzahl von Bergknappen