

griechische Hilfskorps gleich bei seinem ersten Vorrücken zu zerschmettern, zu zermalmen und in Grund und Boden zu fahren, erwies sich der individuellen Ausbildung des hellenischen Kriegers gegenüber als wirkungslos.

Die Griechen machten in schnellstem Verständnis der Sachlage rechts- und linksum und bildeten so Gassen, durch welche sie die fürchterlichen Wagen passieren liessen, um dabei Rosse wie Lenker zu erlegen.

So war der gewaltige Ansturm dieser ungeordneten Asiatenhaufen so oft mörderischen «Artillerie» (nur dass hierbei Gefährt und Geschoss dasselbe waren), an der überlegenen griechischen Kriegskunst kläglich gescheitert.

Während aber die Kriegswagen der homerischen Helden aus den

Kriegen verschwanden und nur noch bei den Wettrennen der griechischen Festspiele sich in unveränderter Form hielten, sollten die Wagen als Kriegsfahrzeuge im Laufe der Weltgeschichte noch oft wieder auftauchen.

Wir wollen nur an die Streitwagen der Gallier und Britannen erinnern, deren Cäsar mehrfach erwähnt, ebenso an die Wagenburgen der Germanen der Völkerwanderung und an diejenigen mit einer Art Artillerie bewehrten Kriegswagen der Hussiten, denen ein Ziska seine Siege verdankte. Und ist unsere moderne Artillerie schliesslich etwas anderes als ein mit allen Fortschritten der Neuzeit versehener, verderbenschwangerer Kriegswagen?

Trotz allen Fortschritts aber und trotz der Bemühungen, mit welcher Jahrhunderte, ja Jahrtausende an der Vervollkommnung des Wagens an sich arbeiteten, blieb doch, wenn wir es genau betrachten, die Erfindung ihrem Prinzip nach auf dem gleichen Standpunkte.

Wenn auch aus den plumpen Holzrädern leichtere und zugleich dauerhaftere Speichenräder, aus den anfangs zweirädrigen Karren die zur Beförderung praktischeren vierrädrigen Wagen, der Sage nach durch die Phrygier, wurden, wenn auch ein mythischer König von Athen den ersten vierspännigen Wagen, die Quadriga, einfuhrte, vor der übrigens die Pferde nebeneinander liefen, das Prinzip war trotz dieser Neuerung immer das gleiche, das des Vorspanns.

Um ein Beispiel zu geben, war zwischen der Beförderungsweise eines Cäsar, der etwa im Jahre 55 v. Chr. von Rom nach Gallien fuhr und Friedrichs des Grossen, als er um das Jahr 1745 von Berlin nach Königsberg reiste, prinzipiell gar kein Fortschritt zu verzeichnen. So verschieden der ziemlich plumpe römische Reisewagen von dem praktischeren Gefährt des grossen Königs sein mochte, obwohl 1800 Jahre dazwischen lagen, ein prinzipieller Fortschritt war in diesem langen Zeitraum nicht gemacht worden.

Wir können sogar noch weiter gehen: Die grosse Umwälzung, welche in der Raumbewältigung und im Reisen die Verwendung der gewaltigen Kraft des Dampfes auch mit sich brachte, welcher

sich heutzutage auch die noch neuere Triebkraft der Elektrizität anschliesst, selbst hier kann nicht wohl von einem neuen lokomotorischen Prinzip gesprochen werden.

So ungeheuer die wunderbaren Leistungen von Dampf und Elektrizität in ihren Wirkungen und Kraftäusserungen sich erwiesen, es ist wiederum das Prinzip des Vorspanns, nur dass dabei die so viel schwächere und leicht erlahmende Kraft des bisher ausschliesslich als Vorspann dienenden Pferdes durch die unendlich überlegene und stärkere Naturkraft des



Karl Freiherr von Drais mit seiner Schnelllaufmaschine.
Nach einem Bilde von circa 1814.
Aus dem «Radfahr-Humor», Nr. 6 vom 15. Dezember 1889.