



Dreiradtandem mit Vordersteuerung.

Dampfes und der Elek-
tricität unter den Willen
des Menschen gezwungen
wurde, um demselben
Willen gehorsam, früher
undenkbare Lasten und
ganze Scharen von Men-
schen mit Windeseile von
Ort zu Ort zu befördern.

Wer wollte die Grösse
und Bedeutung dieser
neuzeitlichen Errungen-

schaften und ihren fast unschätzbaren lokomotorischen Fortschritt zu verkleinern wagen?

Dennoch aber bewegt sich, wenn ich so sagen darf, den Schienengeleisen zum Trotz dieser Fortschritt noch immer in den alten Wagengeleisen.

Wenn den Griechen der homerischen Zeit, wenn Homer selbst noch die Erfindung des Wagens und die vorher unbekannt mit ihm erreichte lokomotorische Geschwindigkeit so staunenswert vorkam, dass sie dieselbe nur durch eine göttliche Abkunft der Rosse erklären zu können vermeinten, welche Götter und Geister würden sie erst heraufbeschworen haben, wenn ihnen die Leistungen der beiden Riesenkräfte der Natur auf lokomotorischem Gebiet entgegengetreten wären!

Uns aber, uns skeptischen Kindern der Neuzeit am Ende eines Jahrhunderts, das mehr der Erfindungen der Menschheit brachte, als alle übrigen seit Erschaffung der Welt zuvor, imponiert fast weniger als die der Menschheit dienstbar gemachten Naturgewalten, das endlich gelöste Problem der automobilen Fortbewegungs-Art.

Wer vermöchte es zu sagen, wem zuerst und zu welcher Zeit die erste Idee in den Kopf gekommen ist, das alte lokomotorische Prinzip, das einzige, welches man kannte, wenn wir von der Raumdurchmessung des Fussgängers absehen, dasjenige der Ausnützung einer fremden Vorspannkraft zu gunsten des zu Befördernden, welches Jahrtausende unbeanstandet geherrscht hatte, von Grund aus umzustürzen.

Thatsächlich erfahren wir von solchen Versuchen und Ideen zuerst durch einige alte deutsche Chroniken, deren Verfassern zum Glück der fremdartige Eindruck, den ihnen ein Gefährt ohne Vorspann machte, so nachhaltig im Gedächtnis haftete, dass sie nicht verfehlten, diese Merkwürdigkeit ihren Städtechroniken einzuverleiben.

So erzählt der Meininger Chronist, dass am 9. Januar 1447 eine unbespannte Karosse durch das Kalchsthor bis zum Markt und wieder zurück ge-

*) Diese Büste kann in verschiedenen Grössen in Gips, Elfenbeinmasse, Bronze-Imitation und mit Wiener Bemalung von der Kunstanstalt Reps in den Preislagen von 5—60 Mark bezogen werden.

fahren sei, welche ganz den üblichen Reise-
wagen geglichen habe, aber statt durch
Vorspann durch einen verborgenen Me-
chanismus von dem Erfinder bewegt und
gelenkt worden sei. Der Name des Er-
bauers dieses interessanten Gefährts scheint
dem Chronisten unbekannt geblieben zu
sein, wenigstens finden wir ihn nicht erwähnt.

Erst etwa 200 Jahre später tritt uns
eine weitere Ueberlieferung, diesmal aber
mit weit bestimmteren Angaben entgegen,
insofern auch der Name des Erfinders mit-
geteilt und seine Erfindung ausführlicher geschildert wird.

Von Meiningen, wo erstmals des unbespannten Wagens Erwähnung geschieht, nicht gar so weit entfernt, liegt Nürnberg, diejenige deutsche Stadt, welche im Mittelalter der Hauptsitz der mechanischen Industrie war, und jener «Nürnberger Tand», welcher nach dem Volksausdrucke «ging in alle Land'», bestand

zum grössten Teil in kleinen mechanischen Arbeiten und Kinderspielzeugen, womit die Nürnberger von jeher den Weltmarkt beherrschten.

Es ist daher kein Zufall, wenn es gerade ein Nürnberger Zirkelschmied, namens Johann Hautsch ist, von welchem uns die zweite Mitteilung erhalten blieb, dass er seinerseits um 1649 einen Wagen erfunden habe, der nicht durch Vorspann, sondern durch einen inneren Mechanismus bewegt wurde.*) Die Nürnberger Chronik fügt des weiteren bei, dass er mit dem Wagen habe nach Belieben fahren wie anhalten und in der Stunde bis zu 2000 Schritt habe zurücklegen können. Er habe später den Wagen an den schwedischen Prinzen Karl Gustav verkauft und noch ein ähnliches Gefährt in feinerer Ausstattung für den dänischen Hof gebaut.

Die dritte historische Mitteilung stammt ebenfalls ganz aus der nächsten Nachbarschaft Nürnbergs.

In Altdorf lebte nämlich um jene Zeit ein Uhrmacher mit Namen Stefan Farfler. Dieser baute sich, da er gelähmt war, besonders um die Kirche besuchen zu können, ein nur für sich selbst bestimmtes Wägelein mit einem für damals höchst sinnreich ausgedachten Mechanismus, welcher durch Handbetrieb auf das Vorderrad wirkte und so das Gefährt in Bewegung brachte. (Fig. pag. 7.)

Es ist wohl anzunehmen, dass Farfler, der noch zu Lebzeiten von Hautsch, (welcher von 1595—1670 lebte), nämlich 1663 geboren war, von der Hautsch-

*) Die vorhandenen Abbildungen zeigen einen vierräderigen, reichverzierten Wagen — ähnlich einem kleinen Brückenwagen mit rings herumlaufender Brustwehr — auf welchem ein Mann steht. Das Triebwerk oder Teile des Mechanismus desselben sind aber aus diesen Abbildungen nicht ersichtlich, so dass hier von der Wiedergabe abgesehen wurde.



Kangaroo.



Freiherr von Drais.

Büste von Bildhauer Karl Reps in
Neustadt-Magdeburg. *)