

schen Maschine, welche grosses Aufsehen erregt hatte, wusste. Wahrscheinlich war sein Gefährt in ähnlicher Weise konstruiert.

Denn nicht nur hatte Hautsch bei den Herrschern des Nordens mit seinen Karossen, die wir wohl als die ersten «Automobilen» im eigentlichen Sinne des Wortes bezeichnen dürfen, Anklang gefunden, auch ein Franzose, Monconys sah, wie die Wiener Presse nachwies, die Hautsch'sche Maschine um 1650 in Nürnberg und hielt sie für so merkwürdig, dass er seinen Landsleuten davon erzählte.

Da dies eine Tatsache ist, welche selbst von den französischen Chauvinisten zugegeben werden muss, so ist hiermit die Priorität der deutschen Erfindung gegenüber der Konstruktion eines Gefährtes für Fussbetrieb durch den französischen Arzt Richard in La Rochelle schlagend bewiesen, wenn nicht etwa gar die deutsche Erfindung diesem durch Monconys' Vermittelung bekannt geworden war, was sehr leicht möglich ist.

Andrerseits war auch Nürnberg gerade seiner mechanischen Artikel wegen, für welche es damals weder geschütztes Patent oder Gebrauchsmuster, dem heutigen Recht nach, wenigstens für das Ausland gab, so berühmt, dass daselbst, zumal zu seinen Messen und Märkten, Leute aus aller Welt zusammenströmten, welche begierig nach Neuheiten umherspähten, um sich dieselben, zurückgekehrt in die Heimat, zunutze zu machen.

Es hilft daher auch den Engländern nicht, wenn sie ihren Landsmann Ververs ins Feld führen, welcher, jedoch erst im Jahre 1769 ein Gefährt erbaute, das durch eine besondere Person mittels Tretens auf einen Kurbelmechanismus bewegt wurde, der auf die Hinterräder wirkte, während der im Wagen Sitzende nur die Lenkung desselben zu versehen hatte. (Fig. pag. 8) Alle diese Konstruktionen sehen den Nürnberger Erfindungen, deren noch dazu etliche weitere im Germanischen Museum daselbst in Augenschein genommen werden können, allzu ähnlich, als dass sie die Vater-

schaft der alten Nürnberger Erfinder vor einem unparteiischen Gerichtshofe glaubhaft abzuleugnen imstande wären.

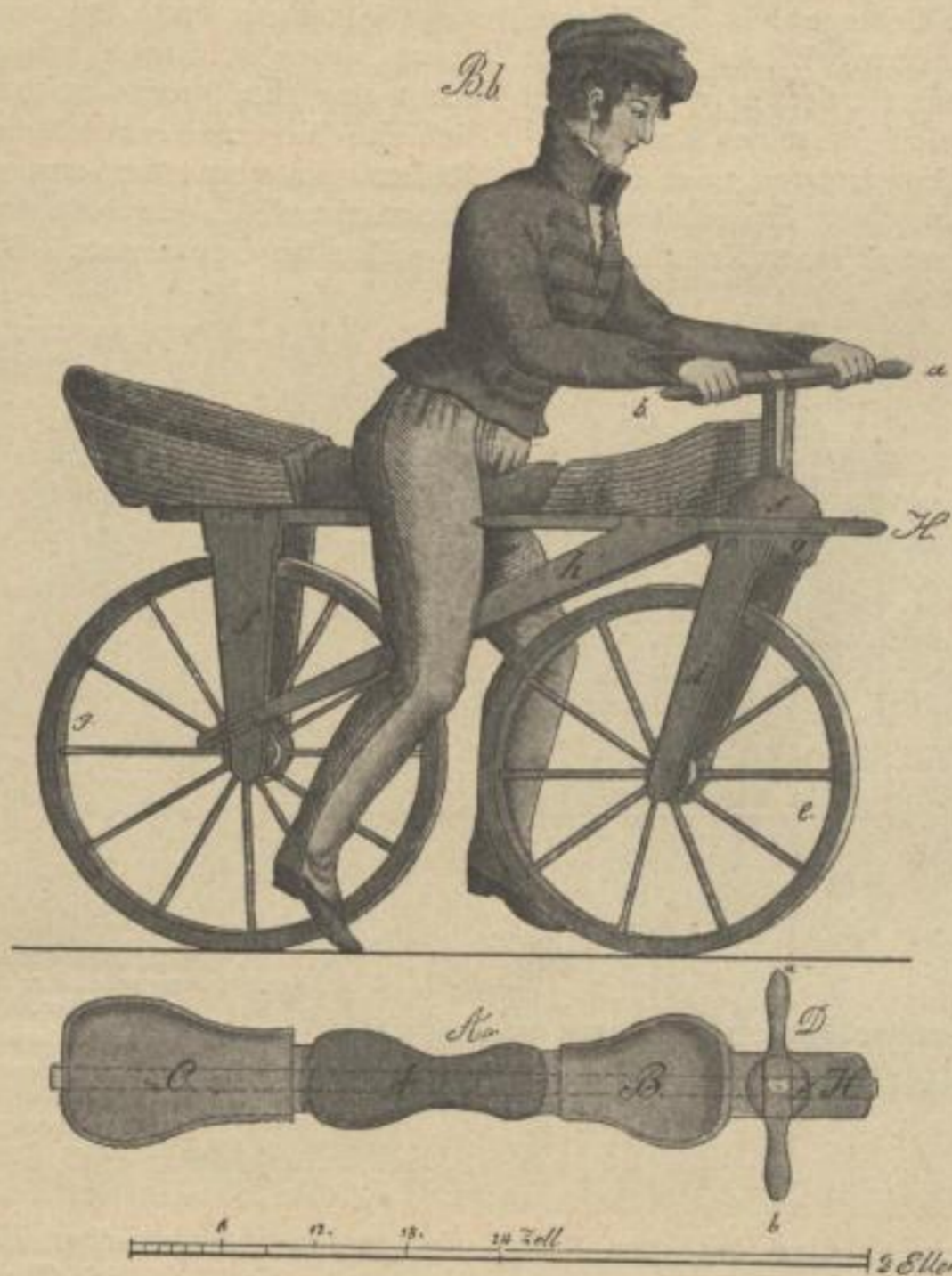
Wenn wir also von dem namenlosen Erfinder der in der Meininger Chronik erwähnten Karosse, die übrigens von auswärts kam und möglicherweise ebenfalls von Nürnberg stammte, sprechen, so können wir nicht umhin mit Felix Wäntig-Haugk in seinem kurzen, aber geistvollen «Rückblick über die ersten Erfindungen», welcher seine «Kurze Chronik der reichsdeutschen Radfahrer-Vereinigungen» einleitet (Neuwied und Leipzig 1895), Nürnberg als die Geburtsstätte des Fahrrades anzuerkennen und wir bezeichnen den alten Nürnberger Zirkelschmied Johann Hautsch als den ersten historisch bekannten Vorkämpfer der neuen Idee, statt des Vorspanns einer fremden Kraft die eigene Kraft des Fahrenden als Fortbewegungsmittel zu verwenden.

In dieser Idee, so plump, so roh und schwerfällig es ihm auch erst möglich gewesen sein mochte, dieselbe in seiner schweren und umfangreichen Karosse in die Wirklichkeit zu übersetzen, war ein neues Prinzip gefunden, das nach vieltausendjährigem Stillstand an die Stelle des fast für unveränderlich gehaltenen alten das Gebiet der Lokomotion von Grund aus umzugestalten bestimmt war, —

— kurzum es war, wenn auch nur erst in noch so rohen Umrissen, das den ehemals passiv auf

dem Gefährt Fahrenden zu einem aktiv das Gefährt Fahrenden machende lokomotorische Prinzip des modernen Fahrrades.

War nun aber auch das neue Prinzip aufgetreten, so verkannte man gewiss nicht und am wenigsten der Erfinder selbst, dass seine Durchführung noch überaus unvollkommen war. Für einen langsam und majestätisch sich durch die Strassen bewegenden königlichen Einzug, wofür ja in richtiger Erkenntnis der Zweckmässigkeitsgrenzen seines Gefährts, Johann Hautsch seine Karosse bestimmt und ausgerüstet hatte, mochte der noch unbeholfene Mechanismus immerhin genügen,



Radfahrer aus dem Anfang unseres Jahrhunderts.

Circa 1817.

Aus dem «Radfahr-Humor», Nr. 15 vom 9. Januar 1897.

Mit Grundplan und Massstab der Maschine.

Hinten Gepäckstelle oder Raum für einen Mitfahrer. Das Bild entstammt einer alten Modezeitung. Die Tracht ist diejenige der damaligen Studenten