umsomehr, als es bei einer solchen Gelegenheit an Dienern nicht fehlen konnte, welche in dem geräumigen Innern der Kutsche verborgen, dieselbe in genügende Bewegung zu setzen imstande waren.

Hierdurch wurde aber gerade der Tragweite der neuen Erfindung eine wenig entsprechende Beschränkung auferlegt, handelte es sich doch hauptsächlich darum, dass der Fahrer selbst imstande sein musste, den «Kunstwagen» ohne weitere Hilfe zu fahren.

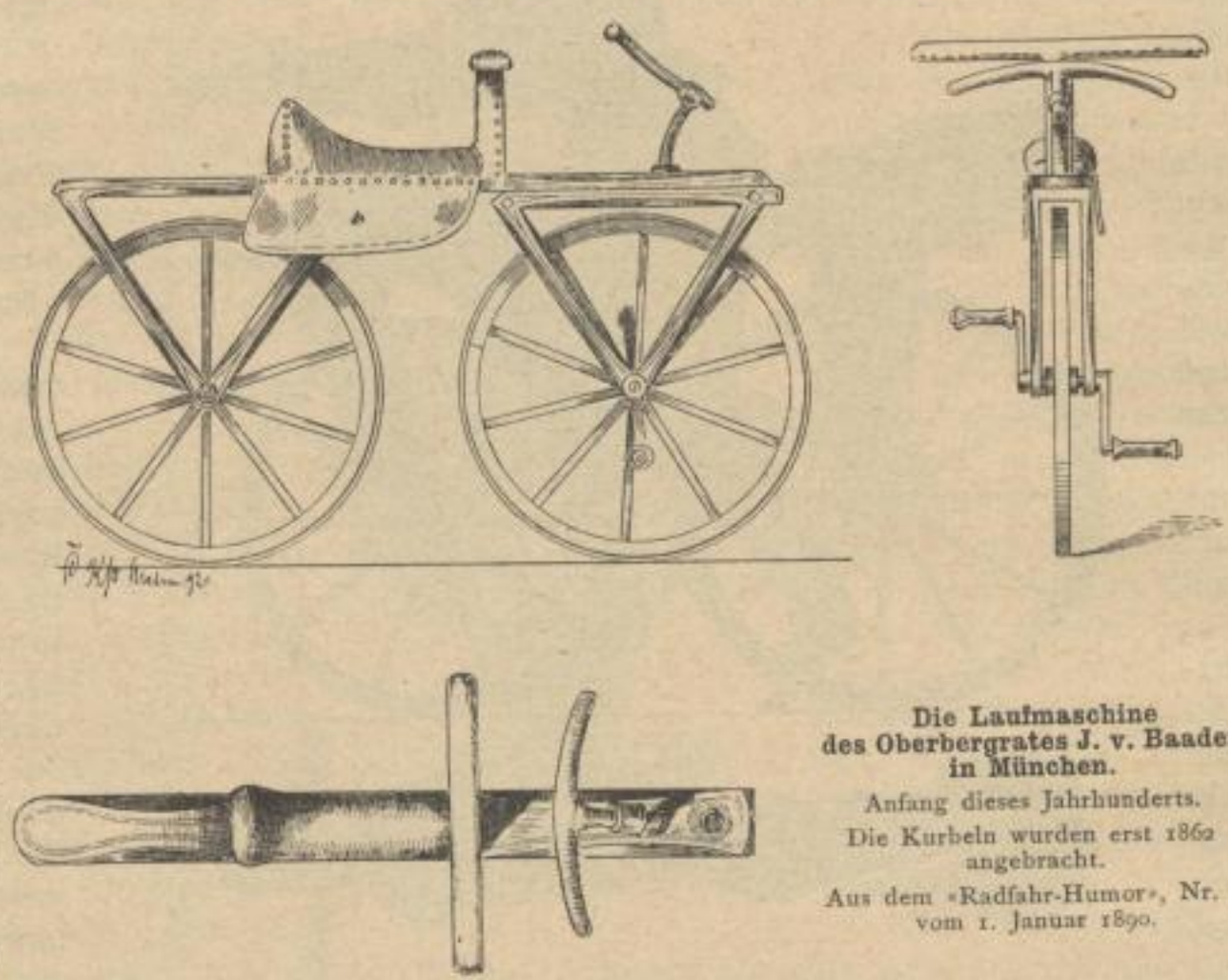
In der That scheint von dieser Zeit an das Bestreben der Erfinder ausschliesslich darauf gerichtet, das so ungemein hinderliche Uebergewicht des Wagens nach Möglichkeit zu vermindern. Diesen Weg hatte schon Stephan Farfler beschritten, dem es ja besonders darauf ankommen musste, sich für seinen Krankheitszustand einen Wagen zu konstruieren, der ihn von fremder Hilfe unabhängig machte. Er wählte daher ein im Vergleich zu der Hautsch'schen Kutsche schon merklich leicht gebautes Dreirad. Noch weiter gingen hierin die Konstrukteure der nächsten Nürnberger Modelle, welche eigentlich nur die Idee des Wagens übrig liessen, indem sie nur zwei Räder hintereinander verwendeten, und so zu einer wagenartigen Maschine gelangten, welche allerdings eine ganz andere Beweglichkeit besass, als die schweren ehemaligen Kunstwagen.

Und doch schütteten sie fast das neugeborne Kind der Erfindung mit dem Bade aus, denn diesen «Laufmaschinen» fehlte jeder Mechanismus und selbst eine Lenkvorrichtung war nicht vorhanden.

Wir stehen hier somit eher vor einer Seitenbewegung. Da die Nürnberger Mechaniker sich sagen mussten, dass die Schwere und die Weitläufigkeit des Hautsch'schen und anderer Mechanismen es waren, welche den Bau einer so umfangreichen und plumpen Karosse forderten, liessen sie den künstlichen Mechanismus ganz weg und nahmen als treibende Kraft die wechselnd von der Erde abstossenden Fussspitzen des Fahrers selbst, den sie gerade durch das Ruhen seines Oberkörpers im Sitz, mit den Armen auf dem Polster des Sattels genügend unterstützt und befähigt glaubten, auf diese Weise ohne Ermüdung grössere Strecken zu durchmessen und eine bedeutende Schnelligkeit zu entwickeln.

Es charakterisiert sich also die zweite Phase der Erfindung als eine ausschliessliche Arbeit an der Erleichterung des Gestells, verbunden mit einer vollständigen Vernachlässigung der eigentlichen Antriebsvorrichtung, welche bei den ersten Erfindern Hautsch und Farfler die Hauptsache gewesen war.

Die so entstandene «Laufmaschine», so unvollkommen sie war, hatte vor allem eine grossartige Neuheit zu Tage gefördert, welche man vorher nicht gekannt hatte. Wenn der Fahrer nach kräftig wiederholtem Abstossen die Laufmaschine in gehörige Bewegung versetzt hatte, so konnte er bei ebener oder etwas geneigter Strasse mit emporgezogenen Füssen schon eine gute Strecke weit mühelos fahren, es zeigte sich also hier zum ersten Male die bei dem mit zwei Rädern hintereinander ausgestatteten Gefährt gewiss überraschende Eigenschaft der Balance, sobald die Maschine im Gange war. Die Bedeutsamkeit dieser zweiten Phase der Erfindung leuchtet damit ein.



Die Laufmaschine des Oberbergrates J. v. Baader in München.

Anfang dieses Jahrhunderts.

Die Kurbeln wurden erst 1862 angebracht.

Aus dem «Radfahr-Humor», Nr. 7 vom 1. Januar 1890.

Dies war auf lange Zeit der ganz unbeachtete Stand einer der bedeutendsten Erfindungen der neueren Zeit, als dem damaligen Fürstl. Hof- und Regierungsrat Karl Wilhelm Friedrich Ludwig Baron von Drais und seiner Gemahlin Ernestine geb. Baronin von Kaltenthal zu Karlsruhe am 29. April 1785 ein Sohn geboren wurde, welcher in der am gleichen Tage bei Anwesenheit des ganzen markgräflichen Hofes stattgehabten Taufe die Namen Karl Friedrich Christian Ludwig erhielt. Der Träger dieses Namens aber sollte für die Erfindung des Fahrrades und seine Fortentwicklung für immer von Bedeutung werden.

Die Familie Drais von Sauerbronn stammte aus Lothringen und der später als Oberhofrichter verstorbene Vater unseres Freiherrn stand bei Hofe, wie schon das Taufbuch bezeugt, in hohem Ansehen. Der Bildungsgang des jungen Karl von Drais war folgender: Nach Absolvierung des Gymnasiums zu Karlsruhe bezog er die Universität Heidelberg, in deren Zeugnissen er hervorragend gerühmt wird. Schon damals waren seine Hauptfächer Mathese, Physik und Mechanik. Im Jahre 1805 bestand er die Prüfung für das höhere Forstfach mit der Note «Vorzüglich» und arbeitete darin zu Rastatt und Schwetzingen; 1808 kam er als Forstinspektor nach Gengenbach;

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id485380420/22