



Ältestes Personentransportdreirad.

auf seiner Laufmaschine, von der er trotz der geringen Anerkennung als seiner Haupt- und Lieblingserfindung nicht lassen wollte noch konnte, vielfach verspottet und verlacht wurde. Nach langer Krankheit starb er in Karlsruhe am 10. Dezember 1851.

Wenn wir uns nun im Vergleich zu den früheren die Fahrmaschine des Freiherrn von Drais genauer ansehen, so fällt uns vor allen Dingen als bedeutendster Unterschied, als ein Vorzug, welcher uns Deutsche wohl berechtigt, in Drais den eigentlichen Erfinder des Fahrrades zu feiern, der Umstand in die Augen, dass er seine Laufmaschine lenkbar gestaltete.

Ob Drais selbständig auf die Idee der «Fahrmaschine» gekommen ist oder ob ihm die Nürnberger Modelle von «Laufmaschinen» bekannt gewesen waren, das zu untersuchen hat um so weniger Wert, als diese Nürnberger Modelle keinerlei Lenkvorrichtung aufwiesen. Drais ist aber in jedem Falle hier bahnbrechend vorangegangen, denn erst durch die Existenz einer Lenkvorrichtung und bei der Drehbarkeit des Vorderrades nach rechts oder links wurde es möglich, das Gleichgewicht auch bei der getretenen Maschine auf längere Strecken zu halten und dies ist eben eines der charakteristischen Merkmale des modernen Fahrrades, welchem somit Drais sich bereits um ein bedeutendes Stück genähert hatte.

Es hatte sich somit aus dem Wagen, welcher durch Vorspann von Tieren bewegt wurde, nunmehr ein Gefährt gebildet, welches aus einem schmalen, von zwei hintereinander laufenden Rädern getragenen Gerüst bestand, das von dem rittlings sitzenden Fahrer durch Abstossen mit den Füßen in Bewegung gesetzt, auf grössere Strecken im Gleichgewicht gehalten werden und mittelst einer mit dem Vorderrade verbundenen Lenkvorrichtung gesteuert werden konnte.

Die Laufmaschine war nun folgendermassen beschaffen: auf einem etwa 8 Fuss langen Sitzbrette — Langwied genannt — befanden sich Sattel und Armstütze. Fest mit der Langwied verbunden war die doppelte



Pneumatik-Hochrad.

Hinterradgabel und beweglich die Vorderradgabel nebst Lenkstange. Die beiden Räder von 30" liefen in Gabelachsen.

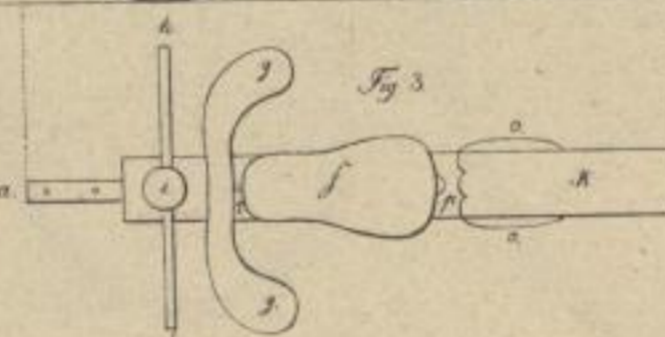
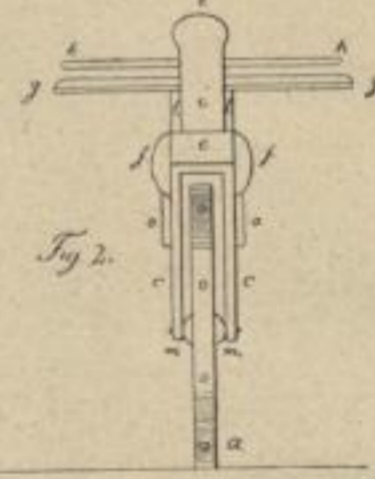
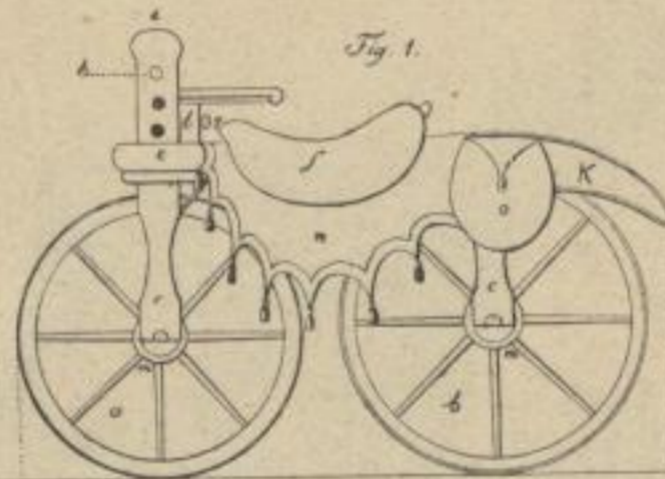
Wenn wir die Drais'sche Maschine mit dem modernen Rad vergleichen, das ihr in vielem äusserlich gleicht, so finden wir fast alle Hauptteile des letzteren vertreten, abgesehen davon, dass das Triebwerk fehlt.



Kreuzrahmenrover.

Wenn also trotz aller Vorzüge, welche die Drais'sche Maschine im Vergleich zu sämtlichen Vorgängern thatsächlich besass, der wackere Freiherr statt der verdienten Anerkennung nur Spott und Hohn erntete, so glauben wir nicht fehl zu gehen, wenn wir dies, wie überhaupt das Scheitern seiner Hoffnungen und die lange Vergessenheit, in die sein Werk geriet, auf den allerdings für Fernerstehende und Gleichgültige

sehr sonderbaren, jedenfalls recht komischen Anblick zurückführen, welchen gerade das Abstossen des Fahrers mit den Füßen gewährt haben muss. Hierdurch scheint der Misserfolg herbeigeführt. Jedoch gab es gleichwohl Leute, welche den bedeutsamen Kern der Drais'schen Erfindung wohl zu schätzen wussten. Zu ihnen zählte in erster Linie der bayrische Oberbergrat und Professor Josef von Baader, welcher, durch einen Beruf auf das Studium der Mechanik hingewiesen, der Drais-



Englische Fahrmaschine von 1818 «Hobby- oder Dandy-Horse». Aus dem «Radfahr-Humor» Nr. 6 vom 15. Dezbr. 1892.

schen Fahrmaschine das grösste Interesse entgegenbrachte. Er liess sich ein ähnliches Rad bauen und verkehrte auf demselben auf seinen Dienstgängen bereits im ersten Viertel dieses Jahrhunderts zwischen München und Nymphenburg; noch heute ist dieses Rad im Nationalmuseum in München zu sehen. (Fig. pag. 12.)

Die in der Abbildung ersichtlichen Tretkurbeln wurden aber nicht, wie vielfach geglaubt wird, durch den Erbauer des Rades, Bergrat Baader, sondern erst 1862, auf Anregung des Bureau-Offizianten des kgl. Obersthofmeisterstabes Karl Keck, durch den Schmiedemeister Heigl in Nymphenburg, welcher dies bestätigte, angebracht. Offiziant Keck gab s. Zt. an, dass er auf die Idee ohne anderweitige Anregung gekommen sei.

Hierher gehört auch die Draisine von Gompertz, (Fig. pag. 15), ein offenbar englisches Modell von circa 1817,



Rover mit Humber-rahmen.