

„kleine Windmühlenflügel bewegten; hatte der Wind eine gewisse
„Stärke, so ließ sich auf offener Landstraße auch wirklich mit dem
„Wagen fahren; aber bei Windstille oder in Städten funktionirte die
„Draisine gar nicht. Demnächst gedachte Drais die bewegende Kraft
„den Füßen des Spaziergängers aufzubürden, erreichte aber leider das
„Wichtigste nicht, nämlich, daß die Anstrengung bei diesem Fahren
„geringer sei, als das Gehen selbst. Schon wollte er aus dem Cen-
„trum Mannheims nach einem benachbarten vielbesuchten Vergnügungs-
„ort ein ehernes Geleis legen, als die 1835 auf deutschem Boden
„beginnende Dampfaera ihn und seine Wagenkünsteleien in den Hinter-
„grund drängte. Während Drais mit vier oder mit drei Rädern,
„aber dafür auch um so sicherer und bequemer fuhr, brachte der Eng-
„länder Knight das Velociped auf den Markt, jene allbekannte Fahr-
„maschine mit zwei hintereinanderlaufenden Rädern, die bald alle
„Straßen unsicher machte. Doch ist die Arbeit der Beine, sowie die
„Unsicherheit im Sattel, selbst bei dem verbesserten Velocipede, eine so
„bedeutende, daß dieses ephemere Modefuhrwerk von der echten Draisine
„tief in den Schatten gestellt wird. Allen Technikern, die, wie Drais
„und der Verfasser dieses, dafür sind, daß das Pferd vor dem einsitzigen
„Spazierwagen überflüssig gemacht werde, ist es anzuempfehlen, die
„alte Draisine zu vervollkommen; das schaukelnde unsichere zweirädrige
„Velociped wird eine Sportspielerei bleiben, praktische Dienste aber
„wohl niemals leisten.“

Die Ansicht, „das zweirädrige Velociped werde eine
„Sportspielerei bleiben, praktische Dienste aber wohl niemals
„leisten“, kann auf Grund bereits gemachter und täglich sich
wiederholender Erfahrungen als irrig bezeichnet werden. Und
hierin liegt es ja gerade, wodurch der Ursprung des
Velocipedes, die Draisine, von den Franzosen von vorn-
herein „vélocipède“ auch „Draisienne“ und „Draisinienne“
genannt, den Gipfelpunkt ihres Werthes erreicht hat! Daß