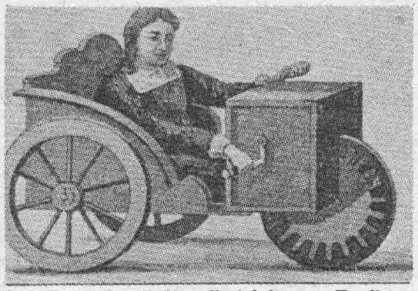
Zur Entstehungsgeschichte des Fahrrades.



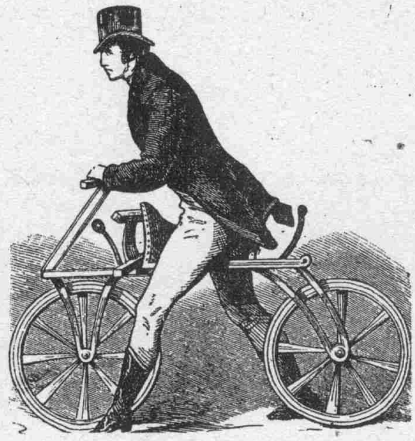
Kunstwagen mit Handbetrieb von Farfler
(Mitte des 17. Jahrhunderts)

Die Aelteren unserer Leser werden sich erinnern, dass vor etwa dreissig Jahren in Luxemburg die Besitzer eines Fahrrades auf den Fingern abzuzählen waren. Heute, im Zeitalter des Automobils, ist das Rad zum demokratischsten aller Vehikel geworden und jeder Schuljunge würde sich schämen, wenn er nicht Rad fahren könnte.

Die Anfänge des Fahrrades reichen bis ins sechzehnte Jahrhundert zurück; Eine diesbezügliche Notiz des Dominikanermönchs Lindner aus Pirna besagt: „1505 unterstand sich ein Bürger aus Pirna, einen Wagen mit Schrauben anzurichten, um damit ohne Pferde zu fahren, blieb aber im Kote stecken, nicht ferne von der Stadt. Auf der Ebene hätte er es eine gute Weile mögen enden."

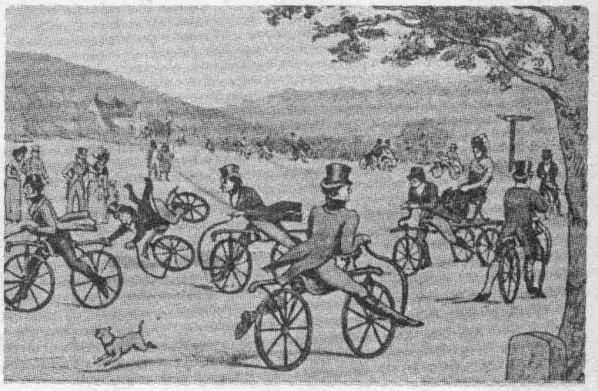
Die ersten, uns im Bilde erhaltenen Fahrzeuge dieser Art sind die sogenannten Kunstwagen. Wir bringen in der Abbildung den Kunstwagen von Ververs. Es ist dies ein vierräderiger Wagen mit Trittkurbeln, die von einem Bedienten in Bewegung gesetzt wurden. Der Nürnberger Stephan Tarfler aber war der erste, der es erreichte, mit eigener Kraft zu fahren. Der Antrieb an seinem Wagen erfolgte vermittels Handkurbeln. Das erste Zweirad baute der Freiherr Karl v. Drais im Jahre 1815. Es war eine Art Laufmaschine, die von dem Fahrenden mit den Füssen fortbewegt wurde. Das eigentliche Fahrrad mit Pedalen erstand jedoch merkwürdigerweise erst bedeutend später. Der Schweinfurter Phil. M. Fischer versah im Jahre 1850 seine Draisine mit Trittkurbeln. Zwanzig Jahre später entstand das Hochrad, das auch bereits Sattelfederung aufwies. Das Fahren auf demselben war aber schwierig da sich das Fahrzeug leicht überschlug. Es bildete sich nun nach und nach das Fahrrad in seiner heutigen Form heraus; der grösste Schritt wurde in dieser Hinsicht gemacht durch Einführung des Uebersetzungsantriebes. Aber alle diese alten Modelle waren unbequem. Erst durch die Erfindung des Vollgummireifens und später des Pneumatiks durch den Engländer Dunlop, wurde das Zweirad zu dem idealen Beförderungsmittel, das heute niemand mehr missen möchte.

Englische Kunstwagen von Ververs.
(Gegen 1769)



Das Laufrad von Drais. 1815

Hochrad (gegen 1880)



Eine Laufradbahn (1811)
(Nach einem Zeitgenössischen Aquarell)

JOHANN STRAUSS

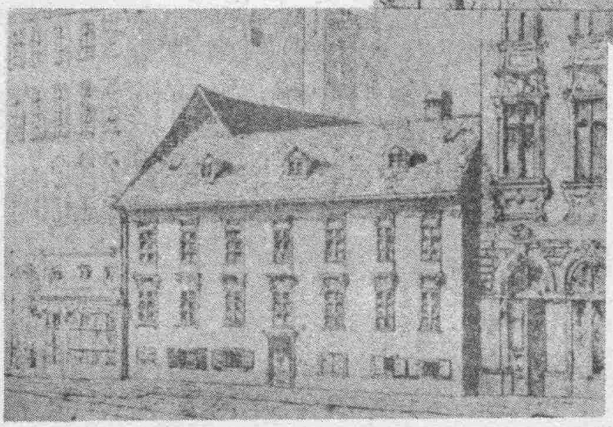
(Zu seinem hundertsten Geburtstag.)

Wer kennt heute noch den Walzer? Jenen einschmeichelnden, fortreissenden, entzückenden Walzer, der in meiner Jugend die Beine in unwiderstehliche Dreivierteltaktversuchung brachte. Jene musikalischen Teufelsdinger, von denen sie drunten an der blauen Donau das Fabrikationsgeheimnis haben. Aber wenn auch heute niemand mehr Walzer tanzt, ein Name bleibt ewig mit ihm verknüpft: Johann Strauss.

Man denkt bei diesem Namen an Alt-Wien, Grientzings Weinlauben und den Prater und den „Sperl" in der Leopoldstadt, Putzmadels mit Reifenrock und En tout cas.

JOHANN STRAUSS

Dieser Teufelskerl, den sie dazumal den „ungekrönten König von Wien" nannten und den Richard Wagner als „den musikalischsten Schädel Europas" bezeichnete, hatte die Musik im Blut. Sein Vater, Johann Strauss der Aeltere, der Komponist des „Radetzky-Marsch", beherrschte damals mit Lanner das musikalische Leben Wiens. Aber der Sohn machte dem Vater den Rang bald streitig.



Ein Straußkonzert im Wiener Volksgarten. - *Links:* **Das «Eulenhaus» in Wien, die Geburtsstätte des Walzerkönigs.**

Strauss war von einer ganz ungewöhnlichen Produktivität: Er hat nicht weniger als 479 Marsch- und Tanzwerke geschaffen, darunter 145 Walzer. Natürlich sind diese Kompositionen nicht alle gleichwertig. Die erfolgreichsten Walzer sind: „An der schönen blauen Donau" (1864), „Künstlerleben" (1867), „G'schichten aus dem Wiener Wald" (1868), „Wein, Weib und Gesang" (1869). Auch das Theater lockte den Walzerkönig, und die Operetten „Die Fledermaus" und „Der Zigeunerbaron" trugen seinen Namen über die ganze Welt.