

Denn die Mühe, den Dampfwagen zu erfinden, war wahrhaft gross und zeitraubend. Es handelte sich ja darum, nicht nur den „Mechanismus“ für die Fortbewegung, sondern auch noch das „Geleise“, in dem dieser Mechanismus laufen konnte, also einen Doppelapparat und eine Complication aufzufinden, die von der stabil liegenden Maschine, wohin gewissermassen auch die im Schiffskörper ruhende zu zählen ist, sich wesentlich unterschied, sich höher organisirt, sich als Ueberwinder der rollenden Reibung erwies.

Die ersten Erfinder erfassten den Gedanken in der zunächst liegenden Form, in jener der Apparatgestaltung für den Verkehr auf der rauhen Strasse; sie stürzten sich also in die roheste Form der Bewegungsmechanik und litten unter dieser Formwahl. Der französische Ingenieur Cugnot, welcher schon 1769 vor dem Minister Choiseul in den Pariser Strassen fuhr; Olivier Evans, der geniale Amerikaner, der einen Strassendampfswagen schon 1772 erdachte, schon 1786 einen solchen erbaute, aber erst 1803 mit einem solchen, „Orueter Amphibolis“ getauften, in Philadelphias Strassen fuhr; des Weiteren Richard Trevithick, der ebenfalls 1803 in den Strassen Londons fuhr: alle diese drei Vorläufer in der „Mechanik des Fortschaffens zu Lande“ scheiterten mit ihren factischen Versuchen an dem Verkennen des Wesens der Reibung und an dem Verkennen der Nothwendigkeit der Radleitung. Aber der Gedanke, den, wie wir bemerkten, auch schon Savery vor fast 100 Jahren, den Robinson 1759, Watt 1784 und Simmington und Murdock 1784—1786 geäussert hatten, war schliesslich doch physisch gestaltet worden; der Geist der Menschheit liess nicht nach im Sinnen und grübelte über dem Wesen der Hindernisse und war schon im Kopfe Evans so sesshaft geworden, dass dieser Ingenieur 1809 seinen Spöttern prophetisch sagen konnte: „Die jetzige Generation will sich mit Canälen begnügen, die nächste wird Eisenbahnen und auf ihnen Pferde vorziehen; aber ihre mehr aufgeklärten Nachkommen werden meinen Dampfwagen als die grösste Vollkommenheit im Verkehre ansehen.“ Denn Evans hatte schon die Einwirkung des Fahrgeleises, das bis dahin schon eine gewisse Ausbildung in den Pferdebahnen der Kohlen- und Eisenwerke erfahren hatte, erkannt und mit Geistes-