

Neun und zwanzigste Tafel.

Fuhrwerke.

Der menschliche Geist hat seit Jahrhunderten mancherlei Erfindungen gemacht, die nicht allein den Scharfsinn der Menschen beweisen und ihm Ehre machen, sondern die unter mancherlei andern Vortheilen auch viel zur Bequemlichkeit und Annehmlichkeit des Lebens beitragen. So ist auch bemerkenswerth, welche Vortheile der menschliche Kunstfleiß erfunden hat, um sich und so mancherlei Bedürfnisse von einem Ort zum andern weiter zu schaffen. Wenn wir bis jetzt nichts anders hätten als unsre beiden Füße, wodurch wir uns im Raume hin und her bewegen, da sähe es z. B. mit der Frankfurter und Leipziger Messe sehr schlimm aus, wenn die Kaufleute bis dahin zu Fuße wandern oder wohl gar ihre Waaren auf dem Rücken dahin tragen müßten. Die Konkurrenz von Menschen und Waaren würde alsdann sehr gering ausfallen. Auch zugegeben, daß der Mensch z. B. durch das schnellfüßige Pferd sich leichter und schneller von einer Gegend in die andere versetzen kann, so entbehrte er doch in dieser Hinsicht noch größere Vortheile. Daher ist es erfreulich, daß der Mensch durch die Erfindung des Wagens seine Bewegbarkeit um vieles beschleunigen und bequemer einrichten konnte.

Schon die einrädige Schieb- oder Ziehkarre Fig. 1. und 2. gewährt dem Menschen bei seinen täglichen Verrichtungen z. B. beim Bauen manchen Vortheil, und manches Haus würde um ein paar Jahre später fertig werden, wenn die hierzu nöthigen Steine durch Menschenhände erst an Ort und Stelle hingetragen werden müßten. Man bittet, bei dem Schiebkarrenmann Fig. 1. die etwas fein gezeichnete Tabackspfeife — vulgo Nasenwärmer genannt — nicht mit der Nase selbst zu verwechseln, weil sonst letztere mit dem niedlichen Figürchen gar zu sehr im Mißverhältnisse stehen würde! — Im Winter vertritt die sogenannte Schleife, ein aus ein paar Hölzern zusammengesetzter niedriger Schlitten, die Stelle der Schiebkarre, weil man mit letzterer durch den dichten Schnee nicht wohl durchkommen kann Fig. 3. Die Arbeiten des Landmanns werden auch durch die ganz einfachen mit Ochsen oder Pferden bespannten Wagen erleichtert, wie dieß Fig. 4. und 5. vorstellt. Das Ochsengespann findet man überhaupt in solchen Ländern häufiger, wo der Pferdeverbrauch etwas kostspielig ist. In den Rheingegenden, wo an Pferden gerade kein Mangel ist, da blickt freilich der Bauer etwas verächtlich auf seinen Nachbar herab, wenn dessen Karre oder Wagen von einem Ochsen gezogen wird, da selbst der Aeschenmann seine schmutzige Karre von einer wenn gleich oft sehr magern Mähre ziehen läßt. Uebrigens war in den Tagen der Vorzeit ein Ochsengepann gerade nichts so verächtliches, da selbst der fränkische König sich nicht schämte, auf einem solchen Fuhrwerk zur feierlichen Volksversammlung der Franken zu fahren.

Auf unsern Heerstraßen oder Chaussees, Fig. 6. sehen wir den lustigen oder phlegmatischen Fuhrmann mit seinem schwer bepacten Frachtwagen einherfahren, ihn selbst manchmal vom Schnappsglas schwer beladen einhergehen, um Kaufmannsgüter nach andern Ländern zu verführen, was in unsern Tagen immer mehr erleichtert wird, da die Chaussees in unserm lieben Vaterlande von Jahr zu Jahr sich verbessern und in manchen Gegenden wie z. B. bei Düsseldorf, Bonn &c. einem glatten Stubenboden nicht viel nachgeben. Auf diesen geht nun der blau oder weiße Kittelmann bequemer einher als vor sechzig, siebzig Jahren, wo die Fuhrwege noch sehr holperig waren. Wenn diese Leute nicht gar zu oft auf jeden Wirthshauschild sehen und nicht zu tief ins Branntweinglas gucken, so ist das Leben des Fuhrmanns gerade so übel nicht. Freilich hat er manche Uebelstände und Mühseligkeiten zu bestehen, aber die frische Luft hat er aus der ersten Hand, er wandelt immer durch die freie Natur, die singenden Vögel und der Duft der Wälder und Wiesen begleiten ihn im Frühling und Sommer, den Hut schmückt er alsdann mit manchem schönen Blumenkranz, und in der Herberge thut er sich güthlich, denn in den Fuhrmannswirthshäusern lebt sich's gerade nicht so schlecht, als vielleicht manche glauben möchten.

Auf unserer Tafel sehen wir bei Fig. 7. ein anderes Fuhrwerk, da geht es freilich schneller von Statten, als bei jenem Kittelmann. Ein solches einspanniges zweirädiges Fuhrwerk nennt man Cabriolet. Die drei Herren sitzen hier zwar etwas eingepreßt beisammen, sind aber auch hier, wie der Mann in Fig. 6. im Besitz der frischen freien Luft. Der eine mit dem dreieckigen Hut scheint freilich mit derselben noch nicht zufrieden zu sein, er bereitet sich noch durch seine Cigarre für seine Nase eine dichtere, die sogenannte Tabaksluft. Zweifelhaft ist es, ob der hinten Sitzende wirklich ein Herr — Monsieur — oder bloß ein Bedienter — Valet — sei, so viel ist gewiß, daß er mit seinem spitzen Köpfschen etwas pffiffig aussieht.

Man machte bei Verfertigung des Fuhrwerks nach und nach immer größere Fortschritte. So sehen wir bei Fig. 8. die schöngebauete vierrädrige Carosse. Hier können vier ja wohl sechs nicht gar zu dielleibige Personen sitzen. Die beiden leichtfüßigen Pferde sind auch nicht zu verachten. Der Kutscher thront ganz stolz auf seinem Bock und scheint mit dem nebenstehenden Bedienten in ein interessantes Domestiken-Gespräch verflochten zu sein, während die Herrschaft auf sich warten läßt. Wenn sie nur nicht gar zu lange auf sich warten läßt, denn manchmal werden bei dem schlechtesten Wetter Menschen und Thiere ganz außer Acht gelassen. In London wurde einmal eine Herrschaft deswegen vor Gericht gezogen und bestraft, weil sie bei sehr kaltem Wetter ihre Equipage drei Stunden lang unter freiem Himmel hatte auf sich warten lassen.

Nun begegnen wir auch bei Fig. 9. einem vier-spännigen Post- oder Schnellwagen. Man sollte denken, der Beisatz Schnellwagen wäre unnöthig, denn es versteht sich ja von selbst, daß man in jedem Reisewagen schnell dahin kutschiren wird. Allein dem ist nicht also. In früheren Zeiten ging es nicht so schnell auf den Chaussees. Schreiber dieses fuhr vor vielen Jahren in die Welt hinaus, und auf seiner Postkarte stand „precis Morgens 8 Uhr“ und der schwerfällige Postwagen holperte erst um 11 Uhr zum Thore hinaus! — Man hätte sie damals mit Recht Geduldwagen nennen dürfen. — eingrichtet, daß ein Graf sich gerade nicht schämen darf, darin zu fahren. Der Postwagen ist auch ein wahrer Schicksalswagen, denn wie viele Menschen fahren in demselben mit den verschiedensten Lebensplänen. Der eine fährt heitern, der andere traurigen Lebensverhältnissen entgegen, der eine reißt neugierig und lebenslustig in die Welt hinaus, der andere fährt aus dem Getümmel der Welt zurück in das stillere Leben, der eine fährt zur Hochzeit, der andere Sterbenden oder zur Leichenfeierlichkeit. Man könnte auch den Postwagen im guten Sinne des Wortes einen Geduldwagen nennen, denn Menschen von den verschiedensten Weltgegenden und Ständen finden sich in diesem engen Kasten ganz verträglich zusammen, sind gewöhnlich gegenseitig freundlicher, zuvorkommender oder wenigstens nachsichtiger, als sie sich in der heimathlichen oder häuslichen Umgebung benehmen. Und wie einst in der mythologischen Götterwelt bei feierlichen Aufzügen der Götter der Gott Merkur den Zug eröffnete, so sieht gewöhnlich der Condukteur vorn im Cabriolet, oder er thront, gleichsam wie auf dem Olymp, oben auf der Decke des Wagens, wenn derselbe ganz mit Passagieren angefüllt ist.

Noch müssen wir der sogenannten Omnibus gedenken, in welchen die Sitze der Länge nach im Kutschkasten angebracht sind, und wo der Eingang an der Hinterseite des Wagens ist. Man gebraucht diese Omnibus häufig in großen Städten, um Fremde nach den Gasthäusern von den Dampfschiffen, von den Eisenbahnen oder auch wieder dahin zu bringen. Sie sind eine große Bequemlichkeit für Fremde und Einheimische, und eine wahre philantropische Anstalt, wie es der Name schon mit sich bringt, da ja Alles in demselben aufgenommen wird.

Wenn der Winter kommt und auf Straßen und Gassen, auf Feldern und Chaussees überall Schnee liegt, da läßt sich nicht immer gut mit Wagen fahren, weil Schnee und Eis sich zwischen die Räder setzt und die Schnelligkeit des Fahrens vermindert. Daher erdachten die Menschen ein Fuhrwerk ohne Räder, welches wir Schlitten nennen, die vorzüglich in Ländern nothwendig sind, wo im Winter sehr viel Schnee fällt z. B. in Rußland. Die beiden Schlittenshienen sind unten mit Eisen beschlagen, damit sie um so schneller dahingleiten. Wir sehen auch hier Fig. 11. einen solchen freilich sehr einfachen russischen Schlitten mit Windeseile dahinfahren, denn die russischen Pferde laufen schneller, als unsere deutschen. Ueber dem Kopfe des Handpferdes ragt ein hölzernes Sabel empor, an dem gewöhnlich eine Schelle hängt, damit durch den Schall bei nächtlichem Dunkel diejenigen Fuhrleute aufmerksam gemacht werden, die einem solchen Schlitten entgegenfahren, und beide Fuhrwerke sich also einander ausweichen können. Es ist dies um so nothwendiger, weil die russischen Fuhrleute keine Peitschen, sondern bloß steife lederne Knuten haben. Vielleicht sind diese Schellen auch Sicherungsmittel gegen die Wölfe, welche Metallklang nicht hören können und davon laufen. Die Kunst hat die Schlitten auch verschönert, wie wir bei Fig. 22 sehen, wo ein galanter Herr eine Dame fährt. Zuweilen sind die Pferde hochaufgepußt mit Federn und schönem Schellengehänge.

Daß die Bäume und die übrigen Gewächse sich nicht von ihrer Stelle bewegen können, weil sie, wie die Felsen, in der Erde befestigt sind, wissen wir. Daß ferner Insekten und Vögel nicht nur gehen, sondern sich überdies noch von der Erde wegheben und fliegen können, wissen wir auch, deswegen stehen sie in der großen Naturordnung in einer höhern Reihe als jene. Der Mensch aber, so geschickt er ist, kann nicht fliegen. Es ist für ihn zuweilen ein drückendes Gefühl, daß er so sehr an den Raum gebunden ist. Daher erfand er die Kunst, sich schneller von einem Ort zum andern fortzubewegen, als er es durch seine Füße vermag. Er erfand die Schifffahrt, das Fahren im Wagen, ja sogar die Kunst, mit dem

Luftballon in die Höhe zu fliegen. In den neuesten Zeiten kam er endlich auf die höchst merkwürdige Erfindung der Dampfeschiffahrt und des Dampfswagens Fig. 13. Seitdem die Eisenbahnen und der Dampfswagen erfunden worden sind, reist man beinahe wie der Vogel in der Luft. Ein solcher Zug (Convois) besteht erstens aus dem Locomotiv oder aus den eigentlichen Dampfswagen, der mit einem Schornstein versehen ist, aus welchem der Rauch herausströmt, aus dem Kohlenmagazin und endlich aus bedeckten und unbedeckten Diligencen Char à banes und aus Wagons.

Die Herren Trevithick und Vivian sind die Erfinder dieses merkwürdigen Fuhrwerks (1802), und der erste Versuch wurde in England gemacht. Ein späterer Versuch bewirkte, daß der Wagen Braithwaite's mit einer Last von 225 Centner in 1 Stunde $4\frac{1}{2}$ deutsche Meile zurücklegte. Das Schönste ist bei dieser Erfindung, daß man auf einer solchen Reise keine Pferde und keinen Haber braucht, desto mehr aber frisst der Dampfswagen Kohlen, der auch, wenn er sich in Bewegung setzt, leucht und stöhnt, als hörte man ein Ungeheuer. Uebrigens lehrt die Erfahrung, daß die Eisenbahnen ein gar theures Pflaster sind. — Die Fahrt geht auf Eisenschienen vor sich, die nach der Dimension der Räder, der Länge nach gelegt sind. Auf manchen Bahnen sind sie doppelt gelegt, so daß zwei Convois zugleich fahren können. Ein solcher Zug kann z. B. ein ganzes Dorf von 4–500 Menschen weiter transportiren. Wenn die Menschen in unsern Tagen in religiöser und moralischer Hinsicht so bedeutende Fortschritte machen wie in materieller z. B. in der Mechanik, dann sieht es gut mit uns Menschenkindern aus

Noch müssen wir der alten Griechen gedenken, die sich doch auch schon auf's Fuhrwerk verstanden. Dies zeigten sie besonders in ihren olympischen Spielen, die alle vier Jahre in dem schönen Flecken Olympia gehalten wurden. Hier wurden in Gegenwart von vielen tausend Zuschauern nicht nur allerlei Waffenübungen vorgenommen, sondern sie hielten auch Wettrennen mit kleinen zweirädrigen Wagen, die von einem Zwei- oder Viergespann gezogen wurden, und worin der Wagenlenker aufrecht stand; Fig. 14. Diese Wagen waren hinten offen, so daß er im Nothfall, wenn Gefahr war, gleich herabspringen konnte. Diese Wettkämpfe erforderten eine ungeheuerere Anstrengung, und mancher hat sich dadurch für sein ganzes Leben körperlich unbrauchbar gemacht. Der Lohn des Siegers war — ein Lorbeerzweig, der ihm um die Stirne gewunden wurde, so einfach war die Genügsamkeit der Alten! — Auch die Römer hatten ähnliche Spiele.

Nun kommen wir endlich auf unsrer Tafel zur Fig. 15. Dies ist zwar kein Schnellwagen, er führt uns aber dennoch Alle schneller an das Ziel, als wir es vermuthen und wünschen. Die schwarzbehängten Pferde und das schwarze Tuch über dem Wagen sagt es uns, was dies für ein Wagen sey. Er bringt den Greis wie den Jüngling, die Jungfrau wie die Matrone ins Land der Ruhe und des Friedens, er bringt uns aus dem Leben ins Reich des Todes. Der Kirchhof ist ein Hof, wo der Tod seinen Thron aufgeschlagen hat, und der Todengräber ist sein Minister. An dem Hofe eines Fürsten wird streng der Unterschied der Stände beobachtet, auf dem Kirchhofe aber liegt der Bettler neben dem Reichen, der Gute neben dem Bösen, der lockige Knabe neben dem Greisenhaupt. Hier scheitern alle irdischen Pläne und Wünsche, hier verstummen die Klagen dieser Welt, hier versiegen die irdischen Thränen, und wohl dem, der nicht übergeht in ewige, nie mehr verhallende Klagen, der dort sein Leben nicht zu bereuen hat, und dem Gott ein gnädiger Richter seyn wird.

Dreißigste Tafel.

S p i e l e .

Es ist eine kurze aber richtige Lehre: „Wer nicht arbeitet, der soll auch nicht essen,“ und mit ihr läßt sich auch noch der zweite Satz verbinden: „Wer nicht fleißig ist, der soll auch nicht spielen.“ — Dem fleißigen Landmanne schmeckt seine Mittag- und Abendsuppe gar behaglich, wenn er sich tüchtig auf dem Felde geplagt hat. Der Krieger hängt nach abgeschloßnem Frieden in der Heimath sein Schwert an die Wand, und ruht nach Thaten am väterlichen Heerde aus. Der Landesherr belohnt überdies die Tapfern mit Wohlthaten, mit Ehrenzeichen und Orden, denn Ehre dem Ehre gebührt, und er sieht nicht immer bei Vertheilung derselben auf Heldenthaten, er belohnt auch manchmal schöne Handlungen der Menschlichkeit. So kam ein Soldat in ein Dorf, das vom Kriegsgetümmel umgeben war. Die meisten Häuser standen durch den