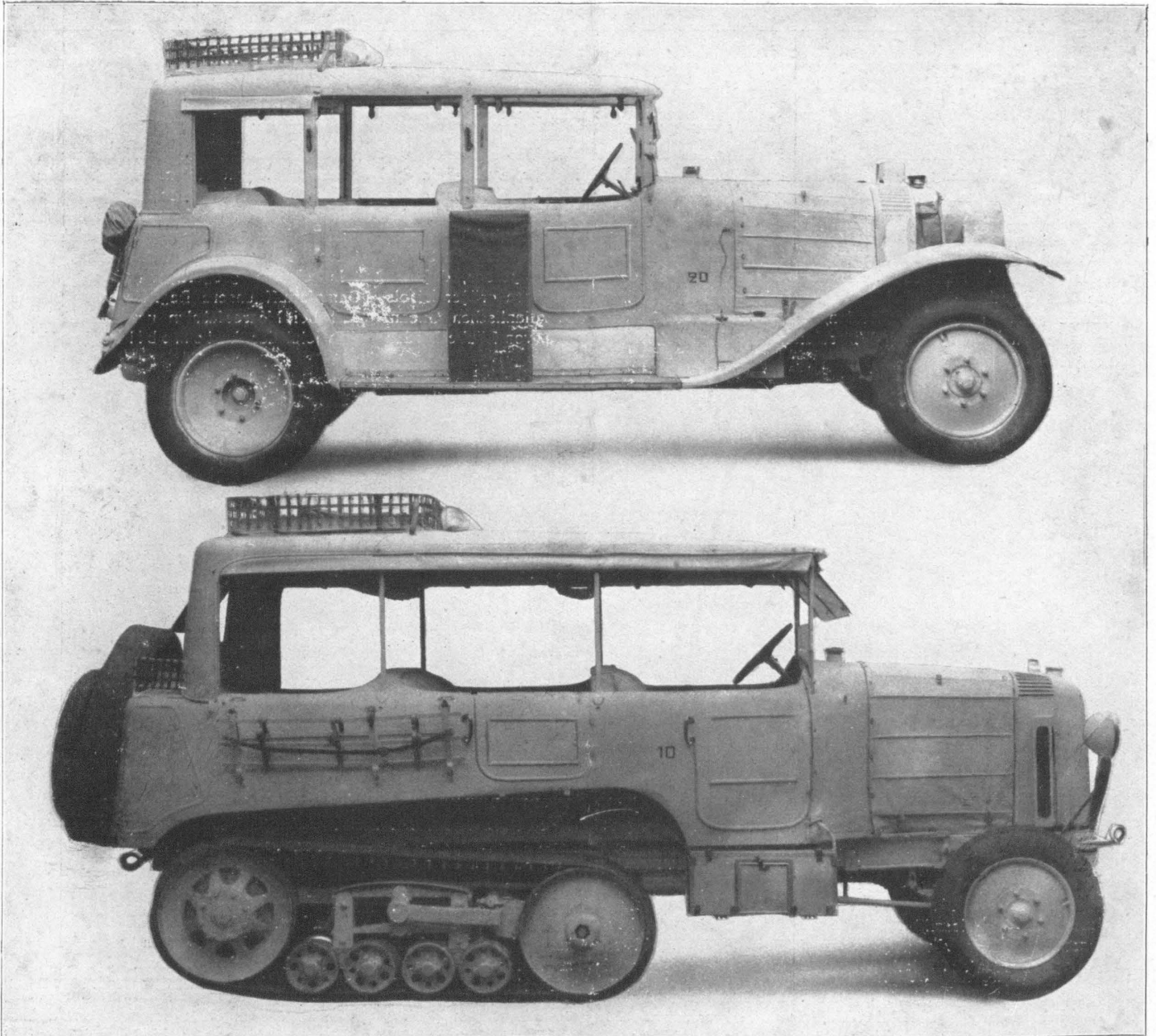


englische Spezialfabrik für Straßenlokomotiven Fowler & Son einen Automobiltraktor mit verbessertem Pedrail-System her. Das Fahrzeug wurde damals auf dem militärischen Übungsfelde von Aldershot erprobt, wobei es gelang, ein schweres Geschütz zu schleppen. An Stelle der kurzen Schienenstücke, die das ursprüngliche Pedrail legte, war hier die endlose Kette getreten. Damit war der

verschmolz. Es gab damals schon gepanzerte Automobile und es gab, wie gesagt, Wagen mit Raupenantrieb. Im Tank erfolgte dann die glückliche Synthese. Der Raupenantrieb war inzwischen auch in Amerika, namentlich bei landwirtschaftlichen Maschinen (zum Beispiel bei Holdt), wesentlich verbessert worden. Wer der eigentliche Erfinder der Tanks war, ist bis heute noch nicht einwandfrei erwiesen.

steller Wells in seinem Buche „The Land Ironclads“ (Landpanzerwagen).

Während der Sommer- und Herbstkampagne des Jahres 1916 tauchten zuerst an der Westfront englische Tanks auf, schwerfällige Ungeheuer, die man Schützengraben-Dreadnoughts oder Land-Panzerkreuzer nannte. Das allzu langsame Tempo war ihr großer Fehler und auch ihr Verderben. Aber



Die beiden Wagen-Typen der Sahara-Autolinie.

Oben: Der 15PS Citroën-Vierzylinder mit Ballonreifen. — Unten: Der 15PS Citroën mit dem Raupenband, System Kegresse-Hinstin.

eigentliche Raupenantrieb geschaffen, wenn man damals auch noch nicht diesen Namen (Caterpillar) gebrauchte. Bei landwirtschaftlichen Automobilen, die in Frankreich erprobt wurden, hat man im Jahre 1913 den Kettenantrieb dieser Art mit Raupenantrieb bezeichnet (französische Chenille). Damit waren neue Wege gewiesen und Fortschritt folgte auf Fortschritt.

Eine Zeitlang liefen da wieder zwei Wege parallel, bis ein genialer Kopf durch eine kurze Querverbindung sie zu höherer Einheit

Wie gewöhnlich beanspruchen die verschiedenen Nationen ein Prioritätsrecht, so in Frankreich Ing. Boirault, in England Sir William Tritton. Von deutscher Seite wurde auf das „gehende Automobil“ des Ing. Goebel aus Königsberg hingewiesen. Die Engländer haben dann ihren Ingenieur Tom Burrell als denjenigen bezeichnet, von dem nicht nur die ersten Konstruktionspläne, sondern auch der Name Tank selbst herrühren soll. Vorausgesetzt hatte übrigens diese neue Konstruktion der bekannte englische Romanschrift-

auch hier wußten die Konstrukteure bald Abhilfe zu schaffen. An Stelle der mächtigen Ungetüme, deren Gewicht bis zu zwanzig Tonnen betrug, traten die leichten und raschen kleinen Renault-Tanks und in England der sogenannte „Whippet-Typ“.

Der Uebergang von der Kriegsmaschine zum Verkehrsmittel im Frieden war rasch vollzogen. Interessanterweise ist der mit Raupenantrieb versehene Personenwagen vom Klima ganz unabhängig. Im Firnschnee des Hochgebirges bewährt er sich ebensogut