

II. Geschichte des Fahrrades

VON

Dr. Karl Biesendahl-Stuttgart,

Chef-Redakteur des «Deutscher Radfahrer».



DER Radler, welcher auf einem mit allen Neuheiten der Gegenwart ausgestatteten Niederrad durch die deutschen Gauen fliegt und sich aller Vorzüge seines geliebten Rades bewusst ist, weiss vielleicht trotz aller Begeisterung nicht einmal, mit wie vollem Rechte er darauf stolz sein kann, dass er sich einer Erfindung bedienen darf, und in einer Zeitepoche lebt, welche ihm diese Errungenschaft entgegnet, die in dem uralten Kampfe der Menschheit gegen Raum und Zeit das letzte und siegreiche Glied einer vieltausendjährigen Epoche darstellt. Zweifelnde Laien, wie begeisterte Radfahrer mögen sich nicht scheuen, mit mir im Fluge die Hauptpunkte der Geschichte der Menschheit, soweit sie jenen Kampf gegen Raum und Zeit betrifft, jene beiden Gewalten, durch welche sich seit Anbeginn die Thatkraft der Menschheit eingeeignet fühlte, in Augenschein zu nehmen.

Die menschliche Kraft war wohl überhaupt das erste Fortbewegungsmittel, aber natürlich wirkte sie nur von aussen, indem sie sich selbst vor die zu befördernden Lasten spannte, welche sie im rohesten Zustande des Beförderungswesens einfach von Ort zu Ort schleifte.

In unsäglich langer Zeit wurden die allgeringsten Strecken bewältigt und als beispielsweise etwa 4000 Jahre vor der christlichen Zeitrechnung der ägyptische Pharaon Menes seine erste grosse Pyramide erbaute, erschien es bereits unmöglich, trotz des Vorspanns von tausenden von Arbeitern, die gewaltigen Felsenquader, welche man zu dem kolossalen Bau verwendete, von der Bruchstelle zum Bauplatz zu befördern. Vielleicht war es ein Zufall, der damals einen findigen ägyptischen Baumeister auf eine Idee kommen liess, aus welcher sich im Laufe der Zeiten alle weiteren Beförderungsmittel entwickeln sollten.

Sollten wir uns sehr weit irren, wenn wir uns etwa die Sache so vorstellen, dass die massigen Quader auf einige Baumstämme zu liegen kam, welche vielleicht zum Gerüst dienen sollten? Der früher kaum bewegliche Block wurde nun mit leichter Mühe von den tausenden von Händen bewegt und die bewegliche Rolle, das Prototyp des Rades, war erfunden.

Wie es aber mit unserer Hypothese auch beschaffen sein möge, so viel steht ausser Frage, dass

die Beförderung solcher gigantischer Quader, wie dieselben zur Pyramide des Menes Verwendung gefunden haben, ohne Anwendung von Rollen auch für das grösste Arbeiterheer ein Ding der Unmöglichkeit gewesen wäre.

Die Existenz derselben 4000 Jahre vor unserer Zeitrechnung wäre damit so gut wie nachgewiesen.

War nun hiermit die erste Erfindung gemacht, so war es nur eine Frage der Zeit, dass dieselbe, jedenfalls infolge ihrer Nutzbarkeit, als bedeutsam angesehen, mehr und mehr vervollkommen wurde.

Zunächst suchte man gewiss das lästige Vorlegen neuer Rollen zu beseitigen und wodurch anders, als indem man die Rollen durchbohrte und die Achsen mit einander verband.

Da man nun aber bei einer grossen und langen Last das Gleiten der Rollen beeinträchtigt sah, so

kam man wohl zunächst darauf, die Rollen in der Mitte dünner zu machen, um für die Gestalt der Last Raum zu schaffen. Da auch dies nicht immer genügend erschien, so schnitt man die Rollen in der Mitte ganz durch und legte die Last allein auf die Achsen und siehe, es ging auch ohne das Mittelteil. Hiermit war die älteste Gestalt eines rohesten Wagens erfunden. Seine Räder bestanden aus zwei oder vier Rollenblöcken mit runden Stangen als Achsen, welche durch eine Quer-



Kunstwagen mit Handantrieb von Stefan Farfler.
Altdorf bei Nürnberg. Mitte des XVII. Jahrhunderts.

stange verbunden waren. Dass in der That die primitivsten Wagen so beschaffen waren, geht am besten daraus hervor, dass noch während der Völkerwanderung die Wagen der Germanen Räder aus vollen Holzscheiben hatten.

So gross nun weiter der Fortschritt war, welcher damit in der allgemeinen Nutzbarkeit des «Wagens» gemacht wurde, als man die menschliche Kraft durch die der Tiere ersetzte, welche man inzwischen so weit zu zähmen gelernt hatte, dass man sie vor den Wagen spannen konnte, während man sich denselben, zumal dem Pferde selbst als Reiter noch lange nicht anzuvertrauen wagte, so war doch in dem Fortbewegungsprinzip als solchem eine Aenderung hierdurch nicht herbeigeführt worden. Man ersetzte einfach die von aussen wirkende Menschenkraft, wie sie in Japan noch heute bei der sog. «Menschendroschke» also bei Personenbeförderung üblich ist, durch eine andere, ebenfalls von aussen als Vorspann wirkende, die der Tiere.