

Zeitschrift: Ferrum : Nachrichten aus der Eisenbibliothek, Stiftung der Georg Fischer AG
Herausgeber: Eisenbibliothek
Band: 50 (1979)

Artikel: "Am Anfang war das Rad..."
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-378107>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

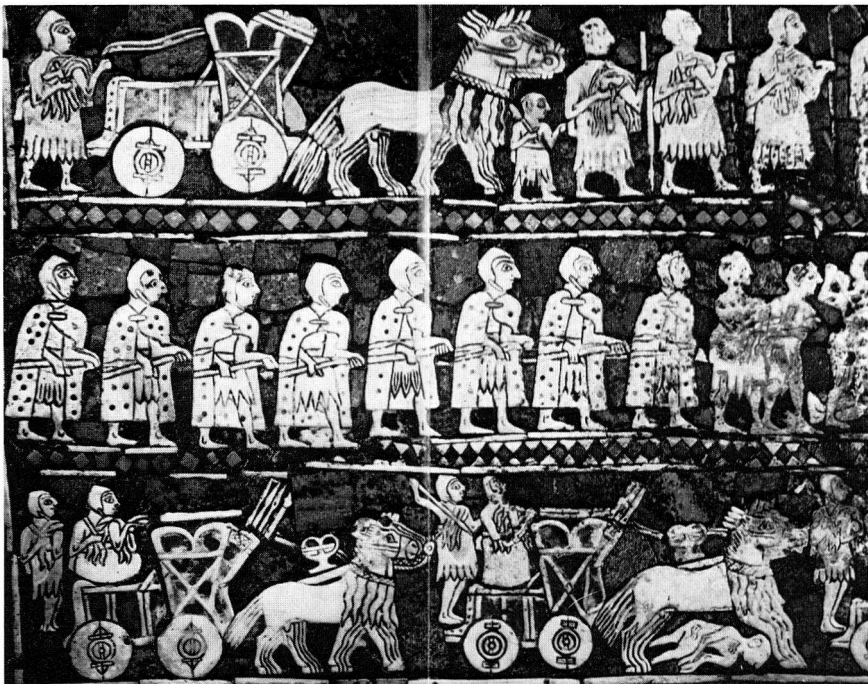
Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«Am Anfang war das Rad ...»

So lautete der Titel, der einer kleinen Ausstellung von technikgeschichtlichen Bildern zugrunde gelegt wurde. In mehreren Schaukästen wurde die Entwicklung der Transportmittel des Menschen – beginnend beim Rad bis zum Automobil – eindrücklich dargestellt. Die kleine Schau, welche thematisch klar abgegrenzt von Fräulein Anne-Marie Kappeler, Bibliothekarin, aus Werken der Eisenbibliothek zusammengestellt wurde, war während der letztjährigen Eisen-Bibliothek-Tagung zu besichtigen. – Die folgenden Bilder vermitteln dem Betrachter einen Eindruck von der rasanten Entwicklung der Fortbewegungsmittel, wobei die Ausstellung in die Kapitel das Rad, der Wagen, die Eisenbahn, das Fahrrad und das Automobil gegliedert wurde.

Das Rad



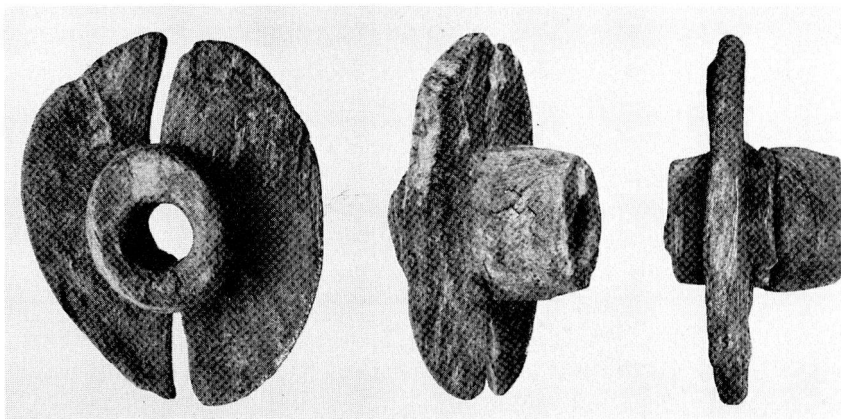
Wagnermeister aus dem späten Mittelalter (Nürnberg): Er arbeitet bereits an einem Speichenrad.

Aus: *Das Hausbuch der Mendelschen Zwölfbrüderstiftung zu Nürnberg* . . München, 1965;

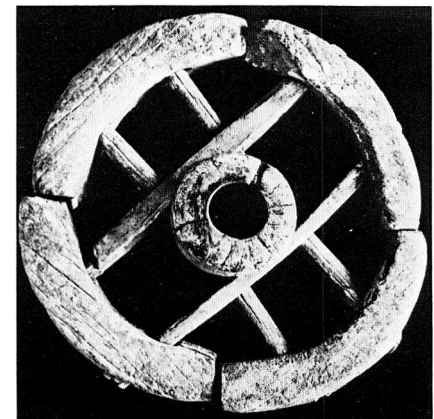
Ein ausgegrabenes Mosaik aus Mesopotamien (Irak), ungefähr auf 2600 v. Chr. geschätzt:

Sumerische Soldaten mit Kampfwagen, welche mit zweiteiligen Scheibenrädern ausgerüstet waren.

Aus: CASSON, Lionel. *Reisen in der Alten Welt*. München, 1976

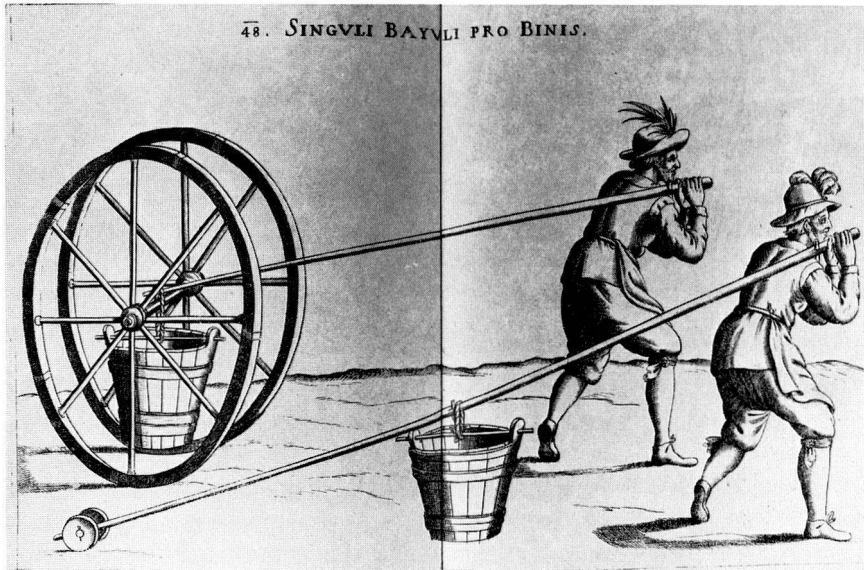


Frühgeschichtliches Scheibenrad von der Ostseeküste: Scheibe und Nabe sind aus einem Stück.
Aus: POST, L. v.; OLDESBERG, A.; FROEMAN, I. *Ein eisenzeitliches Rad* . . Stockholm, 1939

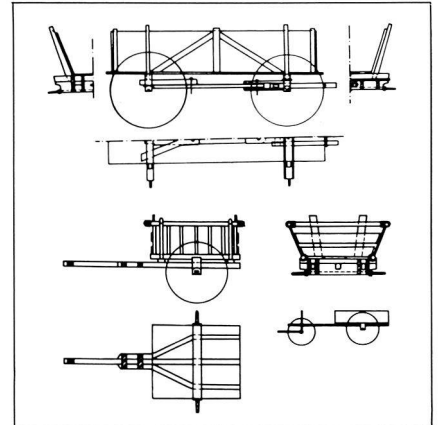


Primitives Speichenrad aus Graubünden; 16. Jahrhundert: Die Speichen sind noch nicht strahlenförmig angeordnet.
Aus: *Verkehrshaus der Schweiz, Luzern. (Informationsheft)*. Bern, 1960

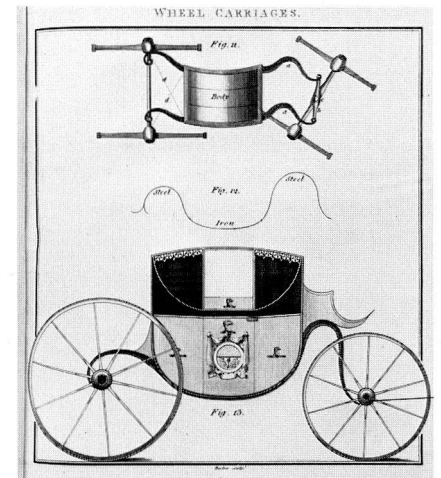
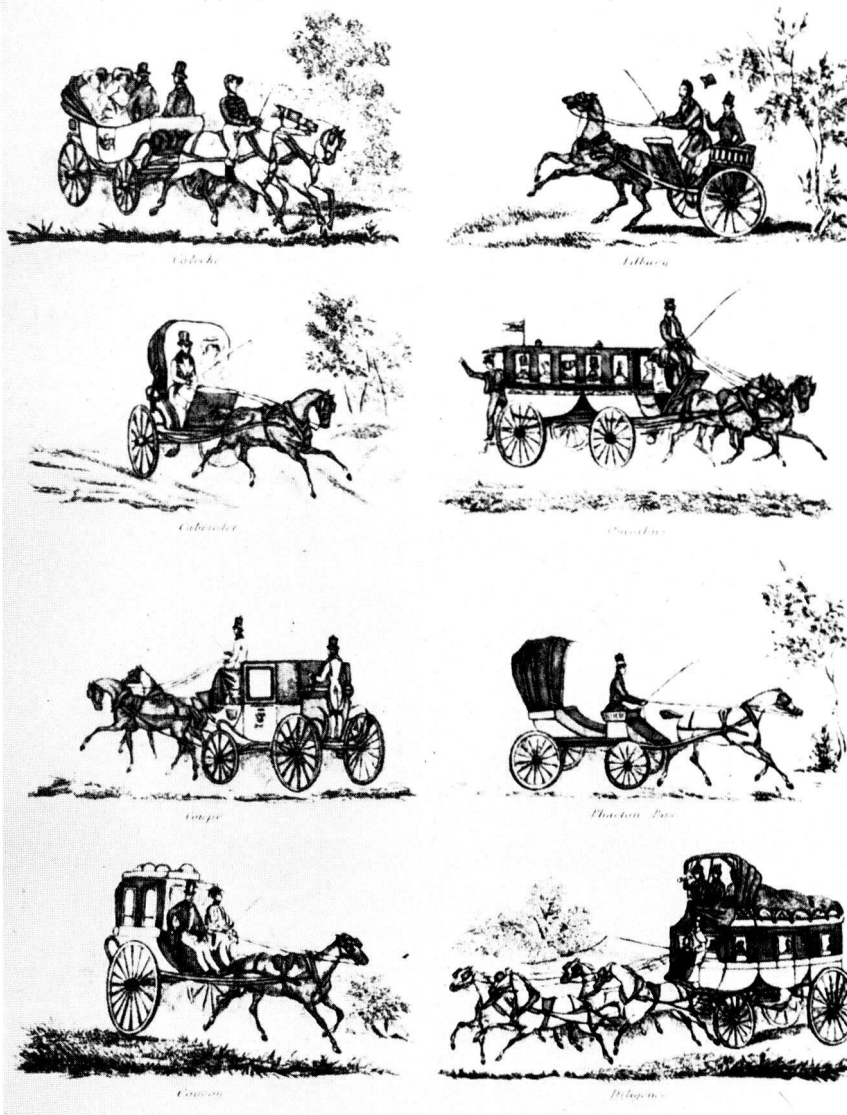
Der Wagen



Zwei verschiedene Arten, eine Last zu transportieren, geschildert von VERANZIO, einem Gelehrten der italienischen Renaissance: Der vordere Mann trägt soviel wie sonst zwei, da die Räder die Hälfte der Last tragen – der hintere trägt gar nichts, weil die Last voll an der Achse hängt. Aus: VERANTIUS, Faustus. *Machinae novae.* (Faksimiledruck der Ausgabe von 1615)



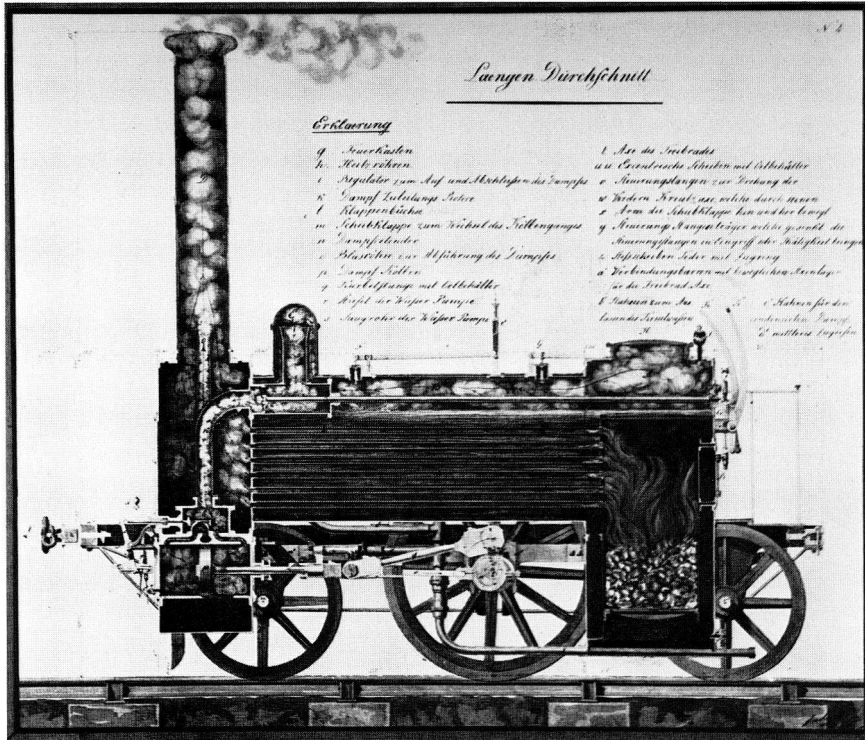
Konstruktionsskizzen von Landfahrzeugen: Wagen mit Langbaum und der sog. Pflugkarren. Aus: PUTSCHKE, Wolfgang. *Sachtypologie der Landfahrzeuge.* Berlin, 1971



Diese Kutsche ist an Stahlfedern aufgehängt und nicht an Gurten – eine Erfindung von 1769, die in England zuerst ausprobiert wurde. Aus WALKER, A. *A System of Familiar Philosophy.* London, 1799

Das reiche Angebot von Pferdekutschen in der Mitte des 19. Jahrhunderts: Vom eleganten Ein- und Zweiplätzer bis zum Omnibus für 30 Personen! Aus: *Images du temps passé.* Paris, 1955

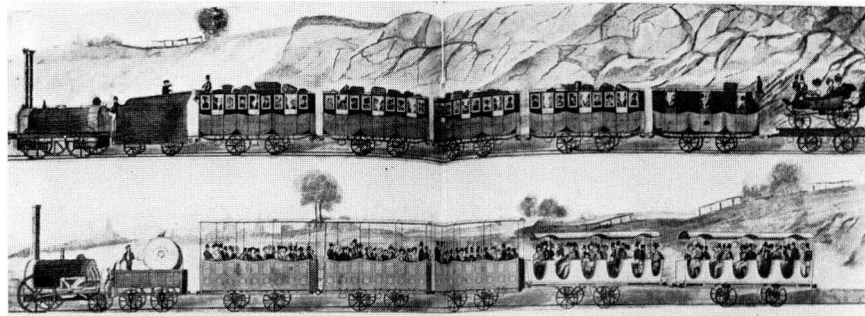
Die Eisenbahn



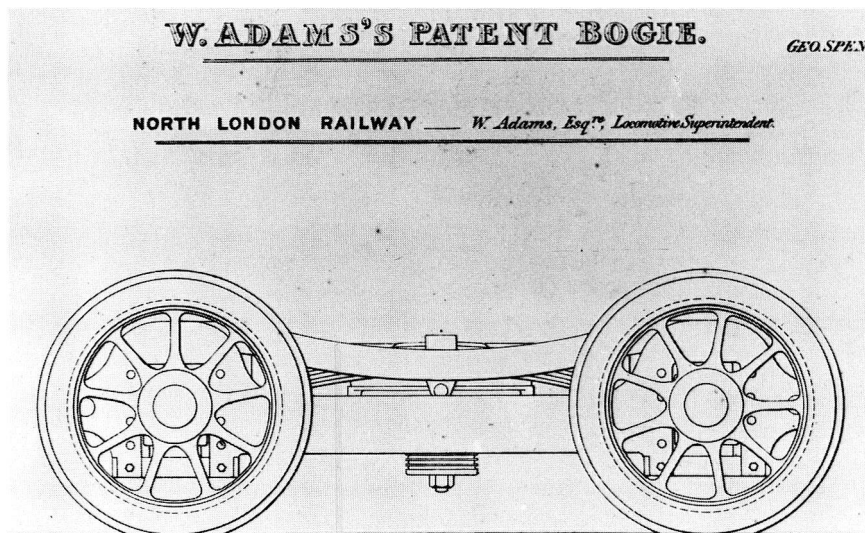
Die Schemazeichnung stammt von einer der ersten Stephenson-Lokomotiven.
 Aus: AUER, H.; KLEMM, F. Schätze im Deutschen Museum. Düsseldorf, 1968.



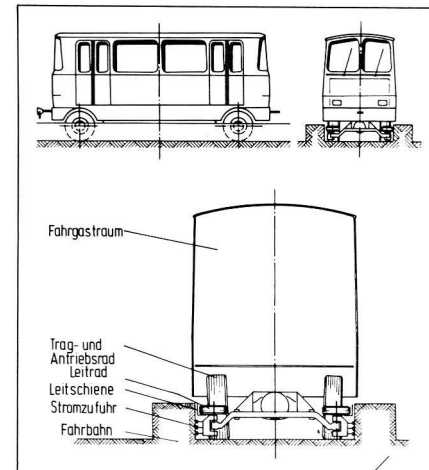
Moderner Triebwagenzug von 1955 (Schweiz). Leichtstahlwagen befuhren zwar schon 1939 einige Strecken, wurden aber erst nach dem Kriege richtig eingesetzt.
 Aus: Lesegesellschaft Bülach. 100 Jahre Eisenbahn Winterthur-Koblentz. (Bülach), 1976;



Der Eisenbahnzug, der 1833 zwischen Manchester und Liverpool zirkulierte: Erstklasspassagiere fuhrten in geschlossenen Wagen, die der 2. Klasse waren allen Winden ausgesetzt!
 Aus: UZANNE, Octave. La locomotion à travers le temps . . . Paris, (ca. 1910)

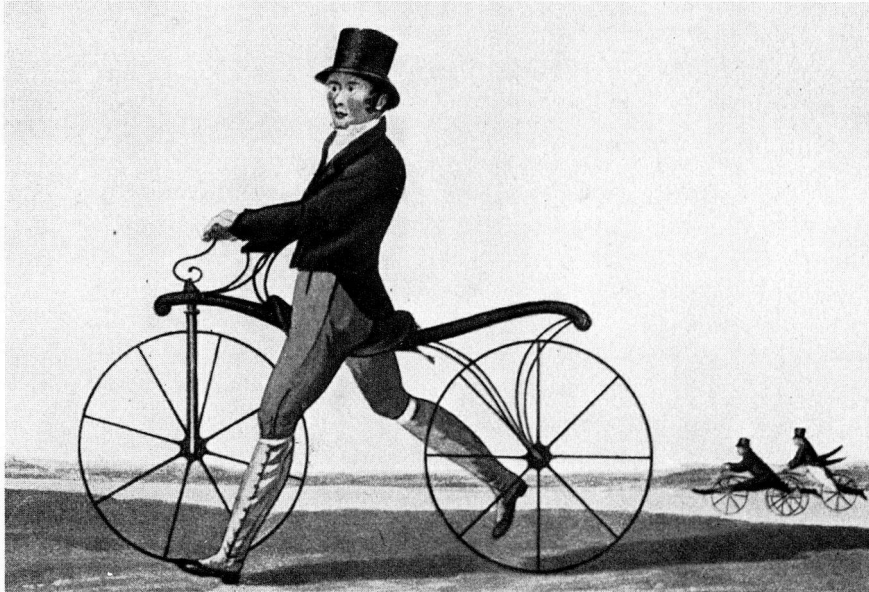


Radsatz eines Bahnwagens von 1860 (Drehgestell).
 Aus: W. Adams Patent Bogie. s.l. et s.a.



Neues aus dem Nahverkehr: Der Synchrobus, der 1974 in Frankreich getestet wurde. Er läuft in einem U-förmigen Betonprofil, seitlich gesichert von 4 horizontalen Leitträdern, die an der Fahrbahnwand abrollen.
 Aus: KRETTEK, O. Rollen - Schweben - Gleiten. Düsseldorf, 1975;

Das Fahrrad



Nach dem Erfinder Drais wurde das erste Fahrrad Draisine genannt. Es war eine sog. Laufmaschine und kam 1817 auf die Strasse. Anfänglich vollständig aus Holz gebaut, wurde es aber bald (England) mit Rädern und Gabeln aus Eisen versehen.

Aus: UCCELLI, A. La ruota et la strada. (Milano), 1946.



Reine Nostalgie! Ein Dreirad mit Doppelsitz von 1889. Das Fahrzeug kann nur von der rechtsitzenden Person gelenkt werden; gemäss Text sollte dies immer ein Mann sein! Aus WOLF, W. Fahrrad und Radfahrer. Leipzig, (ca. 1900)

Ein gleich gutes Rad kann nie billiger sein.

Deutschland - Fahrradwerke
AUGUST STUKENBROK, EINBECK
Erstklassige Spezialräder in Fahrrädern, Nähmaschinen und Waffen

AUSGABE 1912

Die Beliebtheit meiner „Deutschland“-Fahrräder ergibt sich aus der grossen Preiswürdigkeit derselben, wohl gibt es viele andere Marken in gleicher Preislage, aber keine derselben reicht auch nur annähernd an die Qualität meiner „Deutschland“-Räder heran.

Die Güte und Preiswürdigkeit der Fahrräder ist unübertroffen. Die Marke „Deutschland“ ist eine Qualitätsklasse für sich und nicht zu verwechseln mit den billigen Rädern des allgemeinen Marktes. Erstklassig und muster-gültig nennt es die Fachpresse.

„Deutschland“ Nr. 16
Modell 1912.

Ausgezeichnetes, recht elegantes, sehr stabiles Herrenrad.

Mit diesem Modell bringe ich eine Maschine von hervorragender Konstruktion, augenfälliger Schönheit und grösster Zuverlässigkeit auf den Markt. Aus ausgezeichnetem Material hergestellt, steht dieses Rad, was gute Verarbeitung und moderne Bauart anbelangt, einzig da. Die Maschine besitzt trotz des nicht zu hohen Gewichts eine Stabilität und Dauerhaftigkeit.

wie man sie selten findet. Ganz besonders möchte ich gerade bei dieser Maschine auf den wirklich spielend leichten und ruhigen Lauf, sowie auf die in jeder Hinsicht geschmackvolle und vornehm wirkende Ausstattung derselben aufmerksam machen; schon dieses wird auch dazu beitragen, dass die Nr. 16 in kommenden Saison viel gekauft werden wird.

Die besonderen Vorzüge und hervorragenden Eigenschaften dieser Nr. 16 sind:

Hochmoderner Rahmenbau mit abfallendem Scheitelschicht, Isoanlenkung, Zierlenze am Steuerrohr, Vordergabel mit gekrümmtem Gabelkopf, moderne Vorbau-Lenkstange, im Bremsrohr untergebrachte Bremsfeder, unübertroffenes Doppelrollenlager ohne Kurbelkappe, modernes Kettenrad, 1/2" Rollenkette mit vernickelten inneren Seitenteilen, feine Präzisionsnaben, Kugellaufringe, hellfarbiger Tourensattel, elegante Gummifüßpedale, Teile doppelte Gütdichten, schmalflurige Scheinbleche und Federrippenfelgen mit silbernen Doppelstreifen, Doppelschalenpedale, bester „Teutonia Prima“-Pneumatik, rot, mit verstärkter Lauflinse und 4teiliger Teleskoppumpe.

Für allerfeinstes Material und leichtesten Lauf übernehme weitgehendste Garantie.

Erstklassiges deutsches Fabrikat.

Weitgehendste Garantie für bestes Material und tadellose Verarbeitung.

Jedes Rad ein Meisterwerk in Qualität ohne Gleichen.

Aus dem Verkaufskatalog eines Warenhauses von 1912. Damals wurde das Fahrrad zum Gerät für den Volkssport und konnte samt allen Ersatzteilen im Versandgeschäft bestellt werden.

Aus: August Stukenbrok, Einbeck. Illustrierter Hauptkatalog 1912. Reprint; Hildesheim, 1973;

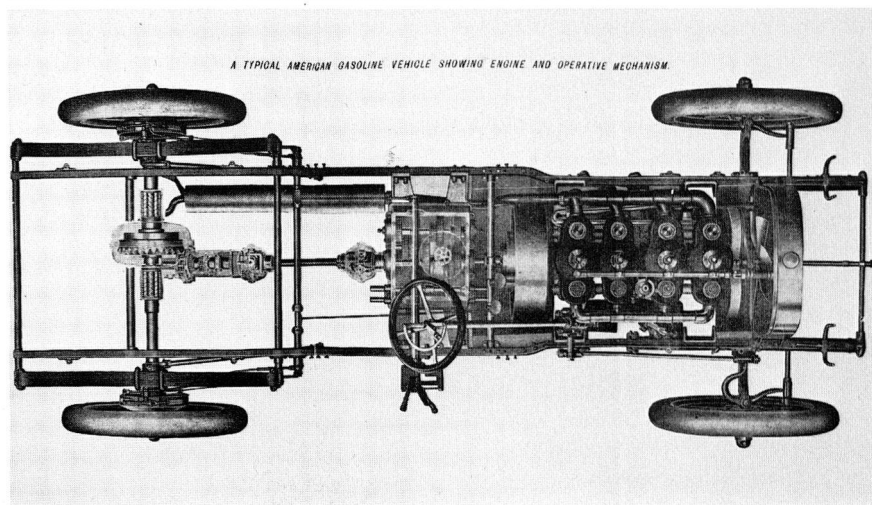


Schweizerische Militär-Radfahrer von 1940/43. Das Fahrrad wurde zu einem wichtigen, ergänzenden Transportmittel, das seine Zweckmässigkeit gerade im letzten Krieg bewiesen hat. Aus: Velosfabrik COSMOS - B. Schild & Cie, AG. 50 Jahre Velosfabrik Cosmos. Biel, 1944;

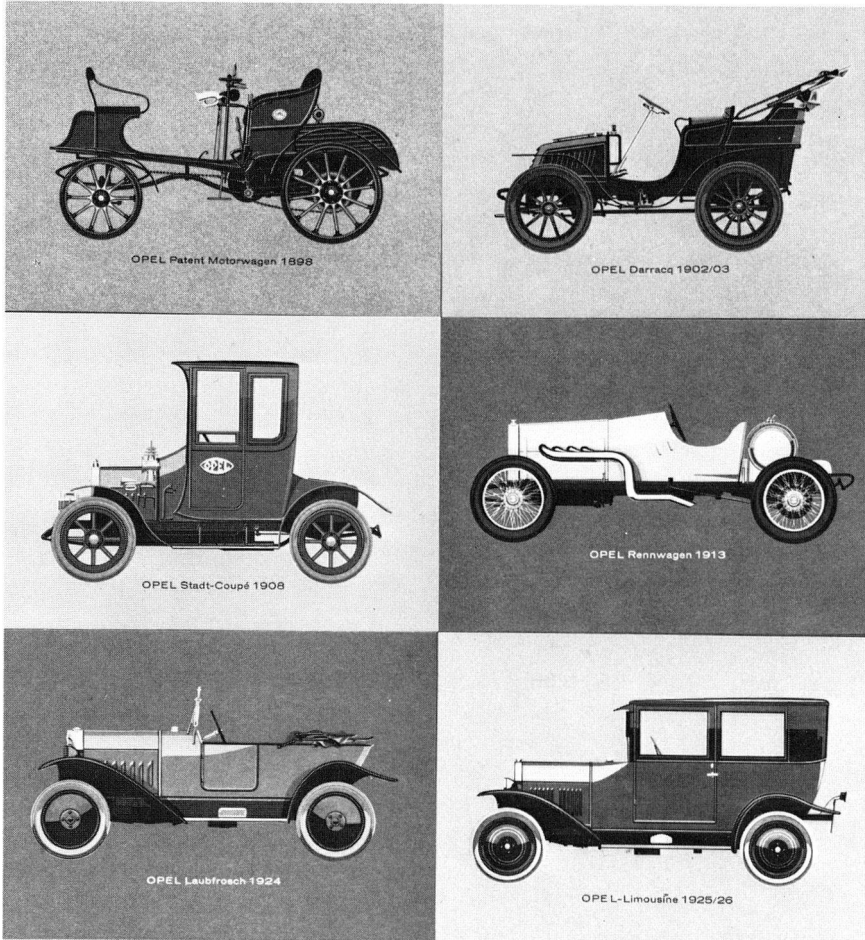
Der Kraftwagen



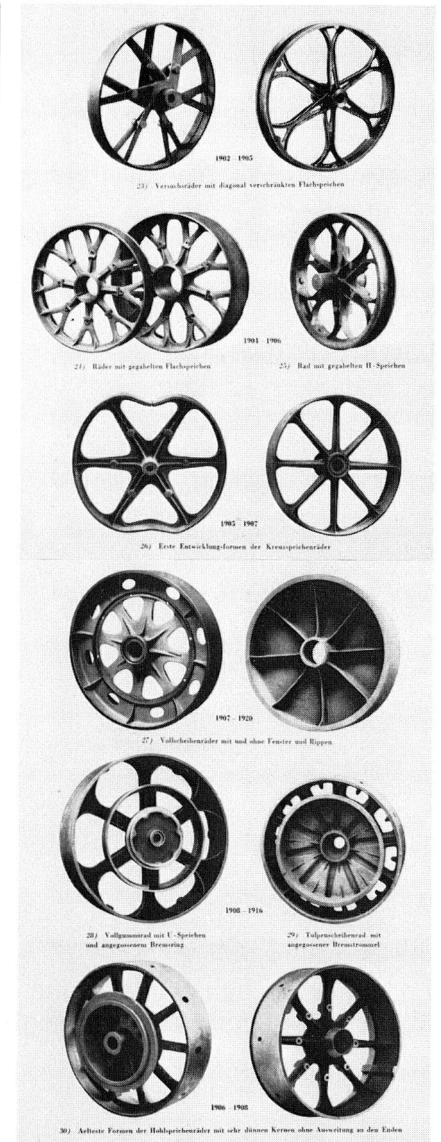
*Detailansicht des ersten Wagens von
DAIMLER (1887).
Am Hinterrad wurde eine einfache Zahn-
radübertragung angebracht.
Aus: ICKX, J.
Ainsi naquit l'automobile.
Lausanne, s.a.*



*Amerikanisches Automobil von 1908.
Grundriss eines Fahrgestells.
Aus: HOMANS, J. E.
Self-propelled vehicles.
New York, 1908.*



Eine Serie Oldtimer (OPEL-Modelle) von 1898–1926.
 Aus: Adam Opel AG, Rüsselsheim.
 Veteranen. Berühmte Wagen eines grossen Werkes. 1862–1962. (Bilderfolge)



Verschiedene Rädertypen aus Stahlguss aus der +GF+ Produktion zwischen 1900 und 1925.
 Aus: Georg Fischer Aktiengesellschaft, Schaffhausen.
 Aus der Entwicklung der Räder . . . Schaffhausen, (1952);

Amerikanischer Sattelschlepper, der Mammutstämme transportiert (1950).
 Aus: (Crane Co.) Everything and the kitchen sink. s.l., (1955).