

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 79 (1986)

Artikel: Wie man früher reiste
Autor: Günthardt, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-987098>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.01.2026

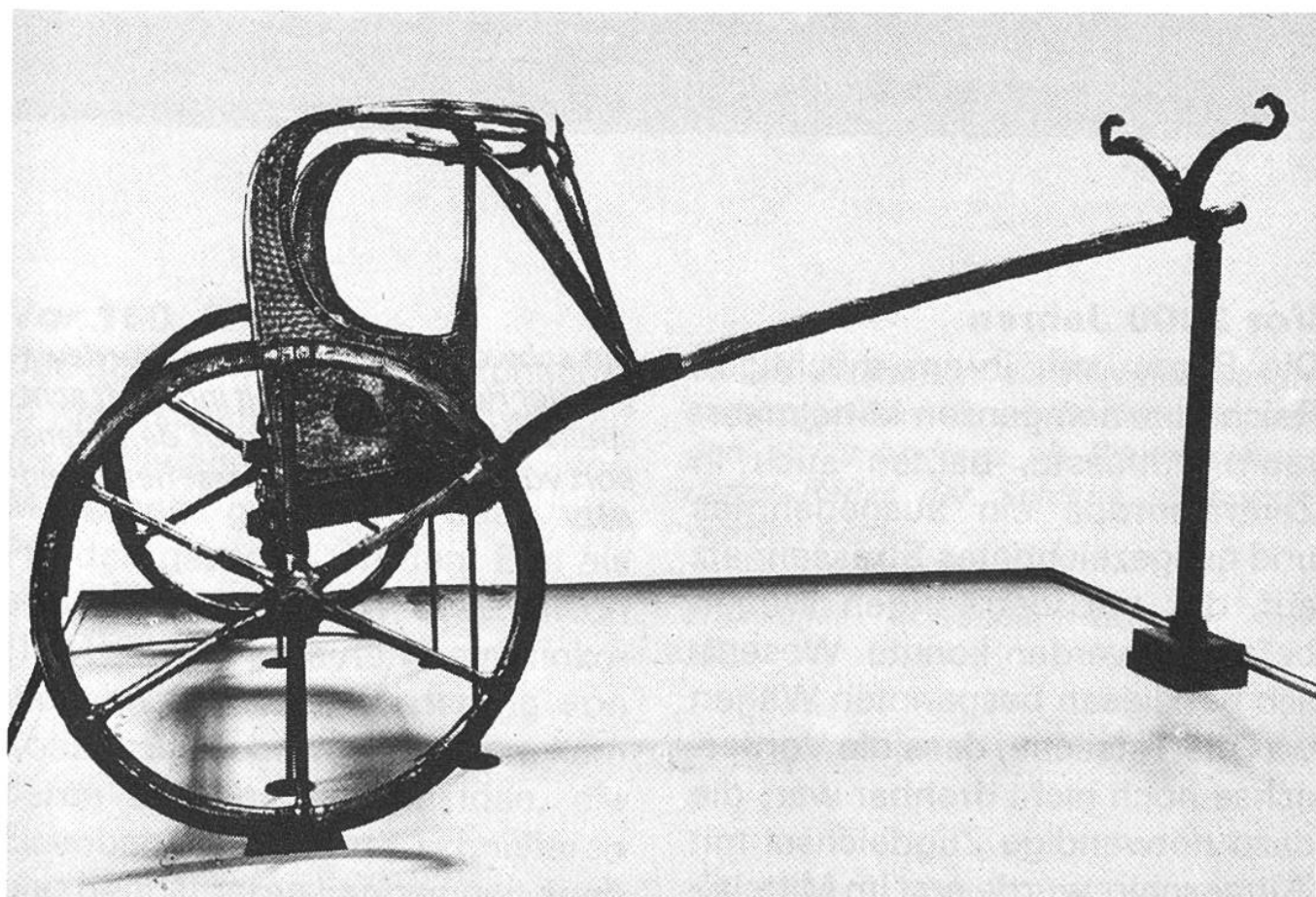
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Wie man früher reiste

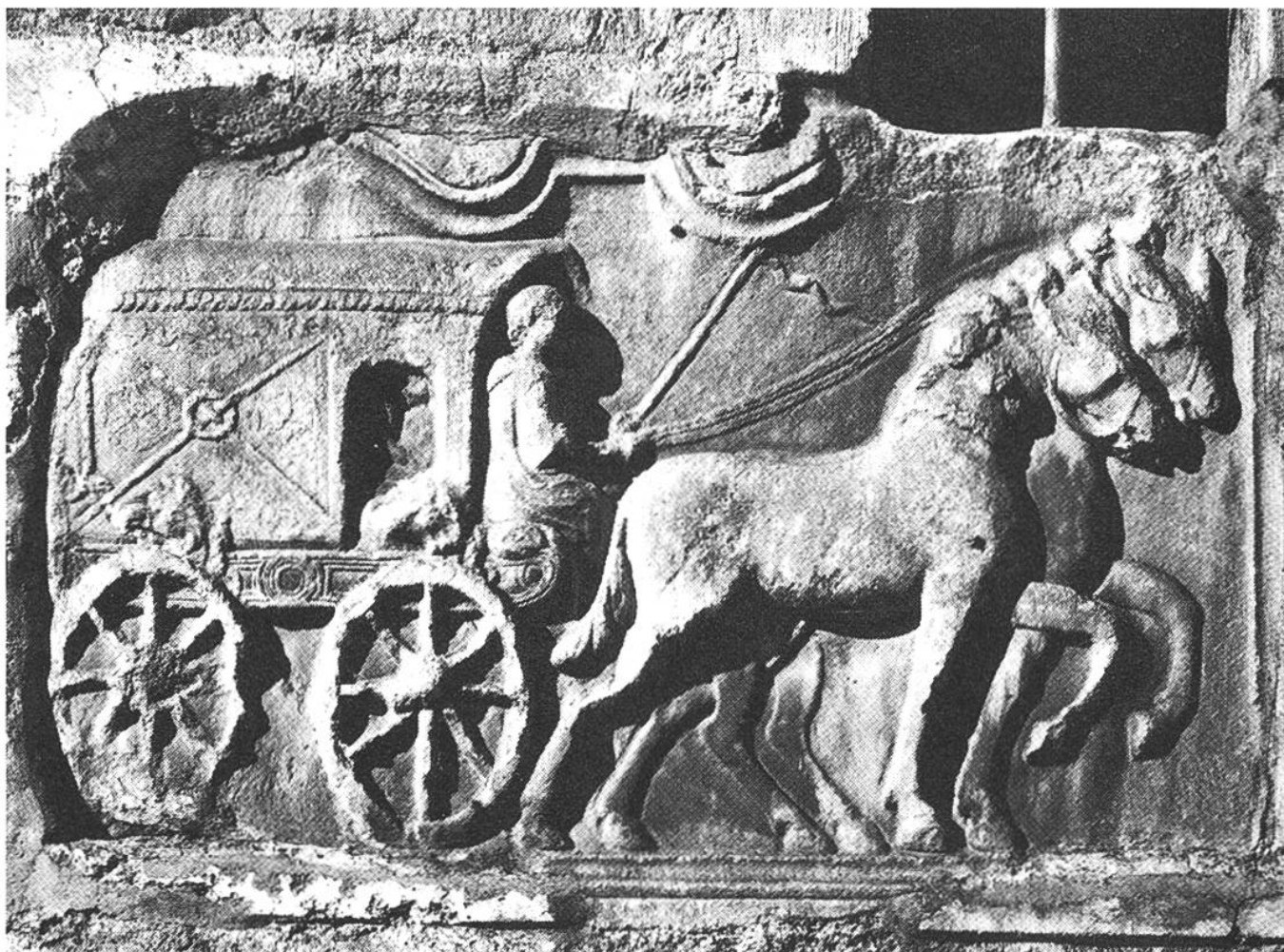
Vor 4000 Jahren

Das Rad gehört zu den wichtigsten Erfindungen der Menschheit, zumal die Natur dazu kein direktes Vorbild bietet. Am ehesten dürften Baumstämme als Rollen für Schwertransporte die Vorläufer für das Rad gewesen sein, das als volle zwei- oder dreiteilige Scheibe etwa um 4000 vor Christus beim Volk der

Sumerer auftaucht. Zwei Jahrtausende später verfügten die Ägypter über Räder mit 4 oder 6 Speichen.



Mit Leder und Gold verzierter Paradewagen aus der Pharaonenzeit, der sich nicht wesentlich von den damals im Krieg verwendeten Kampfwagen unterscheidet.



Vor 2000 Jahren

Die Römer mit ihrem mächtigen Reich, das den ganzen Mittelmeerraum umfasste, bauten auch in Zentraleuropa ein ausgedehntes und ausgezeichnetes Strassennetz auf, das mit vierrädrigen Wagen befahren werden konnte. Wesentlich bei diesen bespannten Wagen war die Tatsache, dass die Vorderachse noch nicht drehbar war; die dazu notwendige Zugdeichsel mit Zuggeschirr wurde erst im Mittelalter bekannt.

Die schweren, starrachsigen Pferdewagen der Römer waren mit ihren oft achtspeichigen Rädern mehr für den Transport von Waren als von Personen geeignet.



Vor 160 Jahren

Der Schienenweg wurde zunächst in englischen Kohlenbergwerken für Rollwagen benützt, die von Menschen gestossen oder von Pferden gezogen wurden. Erst als sich die von Robert Stephenson (1781—1848) erbauten Dampflokomotiven für die Beförderung von Kohlenzügen bewährt hatten, kam deren Erfinder auf die Idee, die Eisenbahn mit immer schnelleren und bequemerer Fahrzeugen auch für den Personentransport einzusetzen.

Da die Eisenbahn die Pferdekutschen ersetzte, waren die ersten Personenwagen nichts anderes als Postkutschen, deren Räder der Schiene angepasst worden waren.

Englischer «Eisenbahn-Wagen» um 1825.



Vor 90 Jahren

Erst mit der Erfindung des sehr leistungsfähigen Benzinmotors wurde es möglich, ein Fahrzeug mit Eigenantrieb, das Auto-mobil, zu bauen, das nicht mehr schienengebunden war und durch drehbare Vorderräder individuell gelenkt werden konnte. Dazu musste aber, wie zur Römerzeit für die vierrädrigen Pferdewagen, das Strassennetz entsprechend erweitert werden, und zwar bis zur Entstehung der Autobahnen.

Ähnlich wie die ersten Eisenbahnwagen für den Personenverkehr, sahen die ersten Automobile im Grunde wie kleine Droschken ohne Pferde aus.

Renault-Auto um 1900.

Walter Günthardt