

Das Fahrrad auf seinem Siegeslauf

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): - **(1929)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-988833>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Erfab für Kutschen, Spottbild aus der Zeit um 1817 auf die neu erfundene Laufmaschine.

Das Fahrrad auf seinem Siegeslauf.

(Mit Bildern nach Originalen des Deutschen Museums, München.)
 In der guten alten Zeit mußte man sich ohne Automobil behelfen, aber eine Spazierfahrt war doch schon damals ein geschätztes Vergnügen. Seit dem Mittelalter studierten darum die Techniker an der Erfindung eines Wagens herum, der nicht von Zugtieren in Bewegung gesetzt zu werden brauchte. Die Insassen des Wagens selbst oder eine Reihe von Knechten sollten das Gefährt mit Hilfe einer sinnreich ausgedachten Mechanik in Gang bringen. Der Wunsch nach einem solchen „Kunstwagen“, so nannte man das Ding, ging nie so recht in Erfüllung. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts beschäftigte sich auch der Forstmeister Freiherr von Drais in Karlsruhe mit der Herstellung derartiger Kraftwagen. Dabei erfand er das Fahrrad oder eigentlich die Laufmaschine. 1815, während des Wiener Kongresses, führte der Erfinder sein Vehikel zur allgemeinen Belustigung auf den Promenaden Wiens vor. Er konnte bald eine Reihe von Bestellungen auf das Laufrad buchen. Die 1818

patentierte Maschine trug als Fabrikmarke das Wappen der Freiherren von Drais. Der Erfinder gab den Plan eines Kraftwagens nicht auf. Inzwischen waren die Eisenbahnschienen erfunden worden. Auf ihnen rollte der Drais-Wagen glatt dahin. Er wird als sogenannte Draisine noch heute von den Eisenbahnern zur Kontrolle der Strecken verwendet.

Das Laufrad brachte man folgendermaßen in Gang. Mit dem Unterarm legte sich der Fahrer auf den gepolsterten Bügel vorn am Steuerrad. Eisernerne Schutzkappen an den Schuhspitzen dienten ihm zum Abstoßen vom Erdboden. Die ersten Radläufer (Radfahrer kann man sie ja noch nicht eigentlich heißen) wurden ebenso bewundert wie bespöttelt. Unternehmungslustige ließen sich jedoch keineswegs abhalten, dem neuen Sport eifrig zu huldigen. In besondern „Reitschulen“ lagen sie wacker dem ernstesten Training ob, um die Reitkunst auf Rädern zu erlernen.

Der deutsche Mechaniker Sischer verbesserte 1853 die Draisische Erfindung durch Anbringen von Tretkurbeln. Er schuf so aus der Laufmaschine das eigentliche Fahrrad. Sischer hatte als Knabe einen weiten Schulweg gehabt, den er mit dem Laufrad zurücklegte. Und so dachte er unablässig darüber nach, wie man sich das Fahren noch bequemer gestalten könnte. Unabhängig von Sischer kam einige Jahre später auch der Franzose Michaux auf den Gedanken, das Laufrad mit Tretkurbeln zu versehen. Michaux war überdies der erste, der eine Bremsvorrichtung anbrachte und die Herstellung von Fahrrädern fabrikmäßig betrieb.

Das Fahrrad erwies sich in der Tat als sehr praktisch. Aber der Mangel an jeglicher Federung hielt noch viele davon ab, sich des neuen Verkehrsmittels zu bedienen. Den Übernamen „Knochenschüttler“ trug das Fahrrad damals nicht unverdientermaßen.

Um 1870 wurden meist hohe Räder mit Vorderrad-Antrieb konstruiert. Das große Vorderrad bot den Vorteil einer größeren Übersetzung, erwies sich jedoch als nicht ganz ungefährlich; der Fahrer riskierte leicht Kopfstürze. Der Engländer Lawson ging daher zum Bau des Niederrades über. Eine weitere Dervollkommnung bedeuteten die Drahtspeichen an Stelle der hölzernen. Ein weiterer großer Fortschritt war die Erfindung der Luftreifen durch den Schotten



„Hans Tölpeling“ auf seinem Einrad.
(Spottbild auf die Hochräder um 1870.)

Dunlop (1885). Das Knochenschütteln hörte auf. Dunlop versah die Räder vom Vehikel seines Knaben mit einem luftgefüllten Gummischlauch. Mit Leinwandstreifen wurde der Schlauch an die Felgen gebunden. Auf das Ganze klebte Dunlop überdies einen Streifen Paragummi. Der Knabe fuhr sehr bequem, und mit großer Leichtigkeit überquerte er die holprigsten Straßenpflaster. Das sah ein Rennfahrer und erkannte sogleich, daß

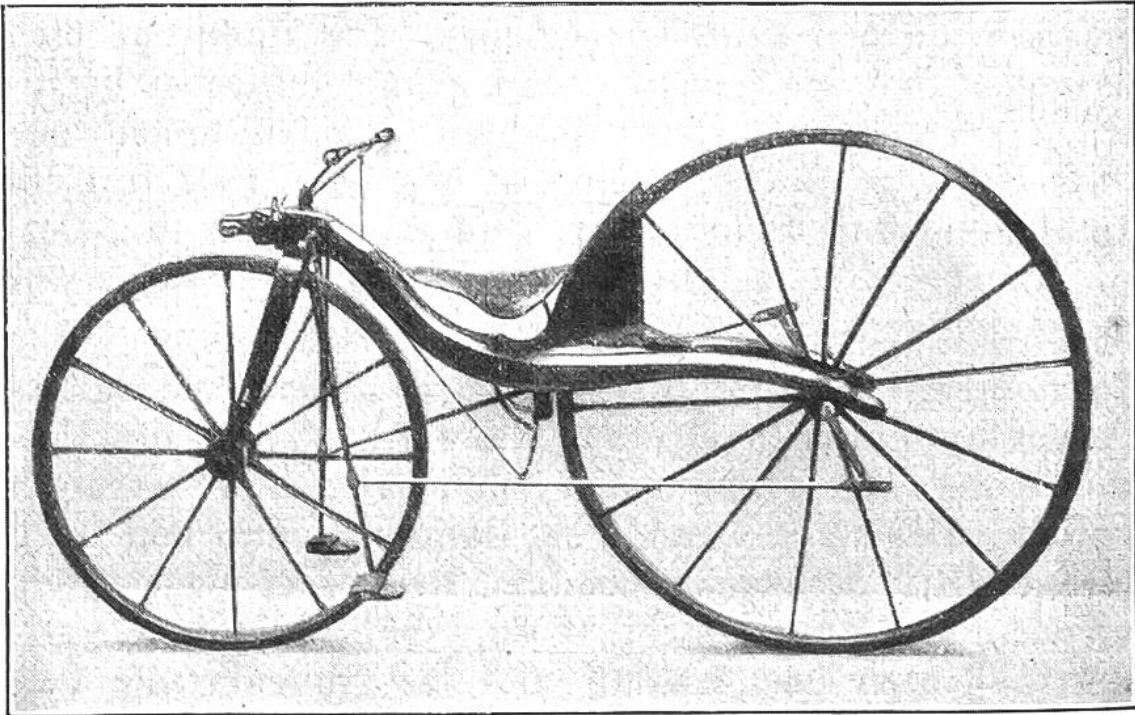
die Gummireifen eine vorzügliche Erfindung darstellten. Er veranlaßte den Erfinder, sein Werk patentieren zu lassen. Mit diesen flott federnden Pneumatik-Reifen gefiel nun das Fahrrad den Leuten viel besser. Die Nachfrage stieg dermaßen, daß die Fabriken nicht genug Fahrräder herzustellen vermochten. Neue Fabriken wuchsen schnell wie Pilze aus dem Boden, allein um das Jahr 1897 trat ein Umschwung ein. Es wurden plötzlich mehr Räder zum Verkauf angeboten als gekauft werden konnten. Die Folge war ein gewaltiger Preissturz.

Im Hochbetrieb der Fabriken hatte das Fahrrad noch weitere Dervollkommnungen erfahren. Die Kugellager zur Verminderung des Reibungswiderstandes waren verbessert worden. Das ganze Gewicht der Maschine konnte von 28 kg auf die Hälfte herabgesetzt werden. Rennräder wogen schon damals nicht einmal mehr 10 kg. Ganz besondere Fortschritte stellten der Freilauf und die Innenbremse dar. Schließlich wurden auch Fahrräder gebaut, welche den Wechsel von zwei Übersetzungen während der Fahrt gestatteten.

H u n d e r t J a h r e S a h r r a d .

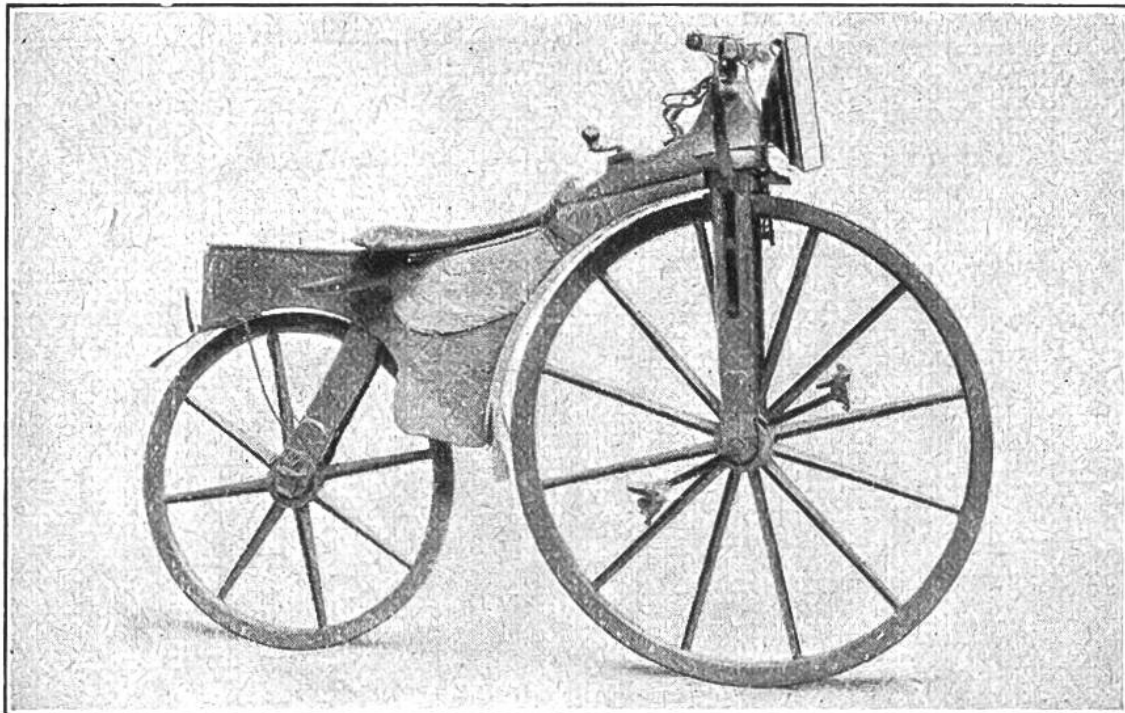


1817. Das Laufuhr, eine Erfindung des badischen Freiherrn Drais von Sauerbronn, Forstmeisters und Professors der Mechanik.

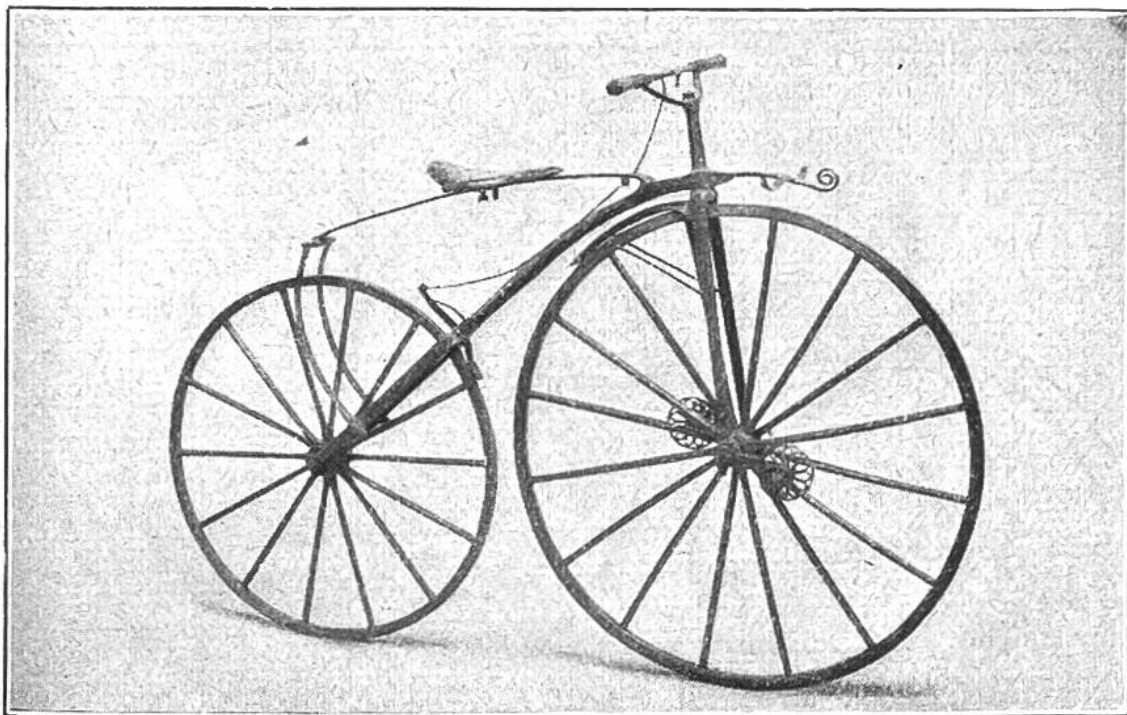


1843. Ein englisches Fahrrad. Der erste Versuch einer (noch etwas komplizierten) Tretmechanik.

H u n d e r t J a h r e S a h r r a d .

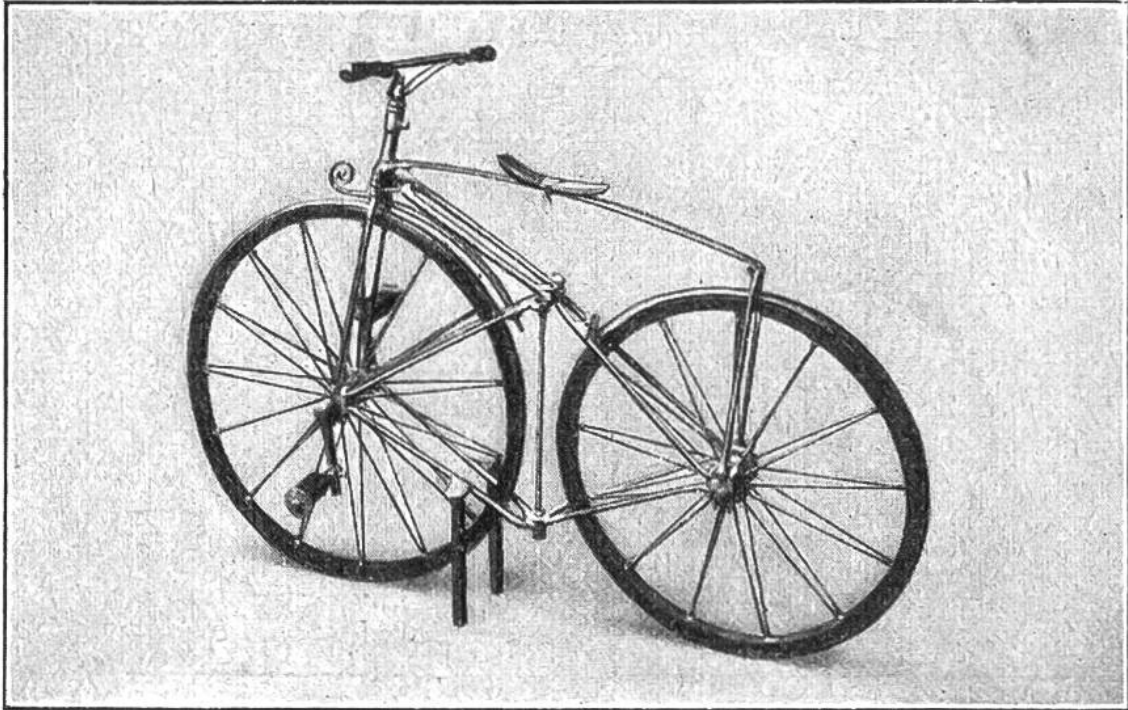


1850. Das erste Fahrrad mit Tretkurbeln,
vom Mechaniker Fischer in Schweinfurt gebaut.

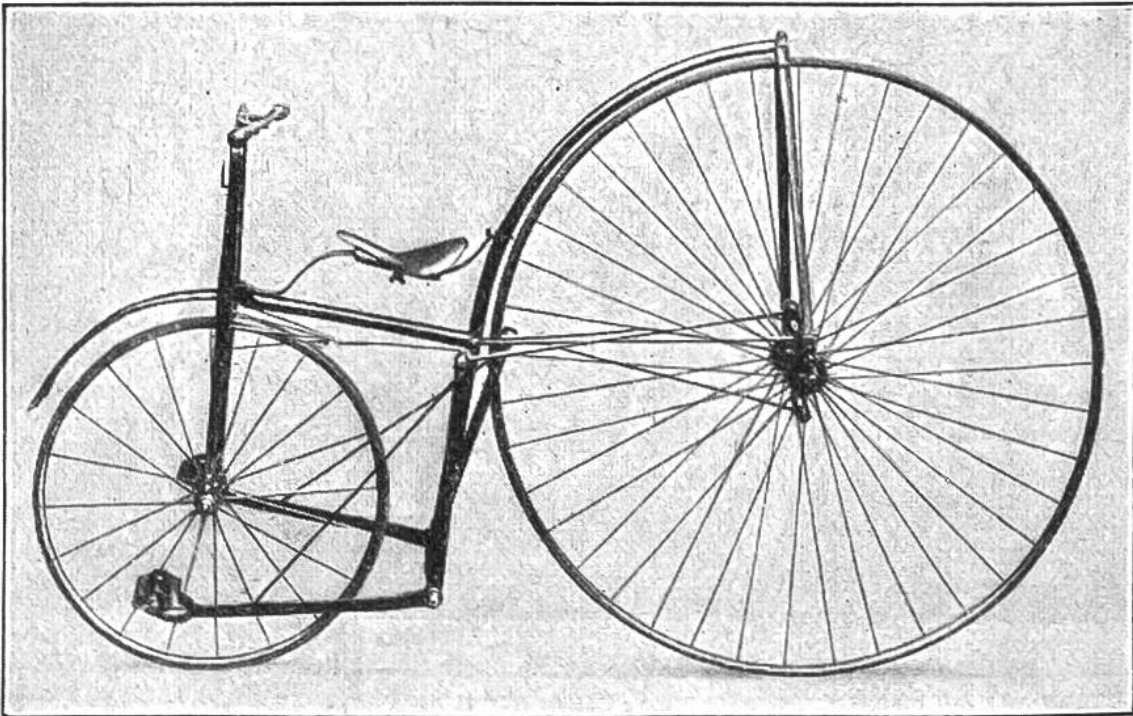


1869. Der „Knochenhütter“ des Franzosen Michaux, der als erster
eine Bremsvorrichtung anbrachte und Fahrräder fabrikmäßig herstellte.

H u n d e r t J a h r e S a h r r a d .



1869. Das älteste Fahrrad mit Drahtspeichen.

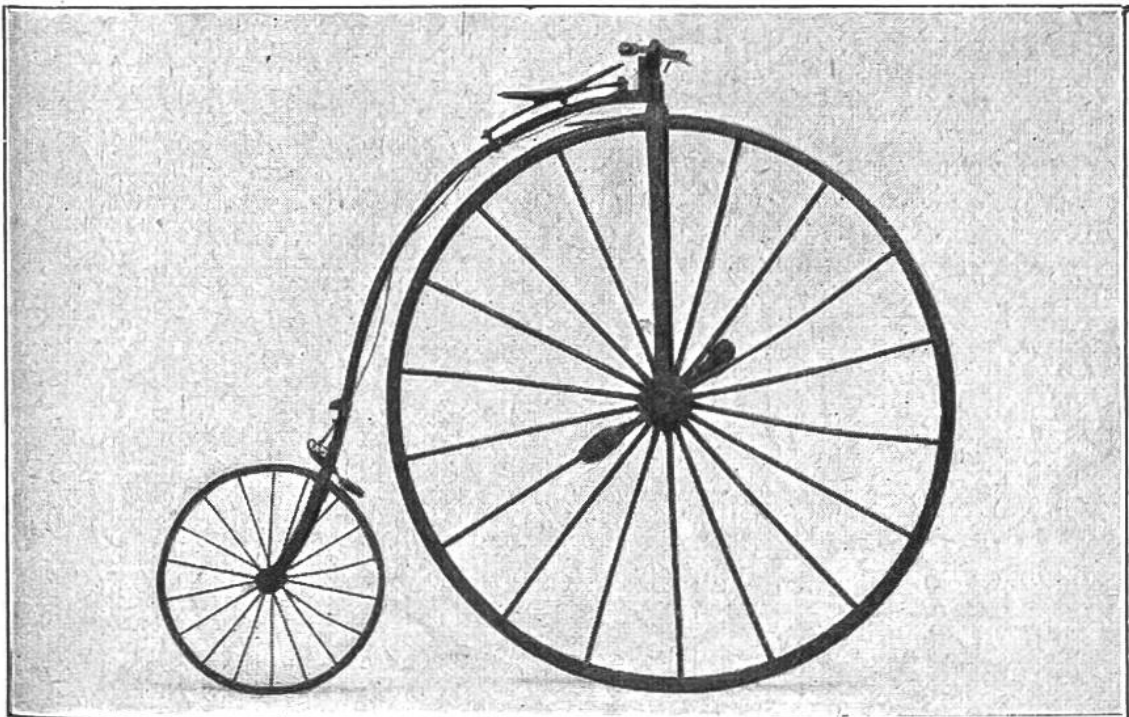


1876. „Sicherheits“-Zweirad des berühmten engl. Fabrikanten Lawson.

H u n d e r t J a h r e F a h r r a d .

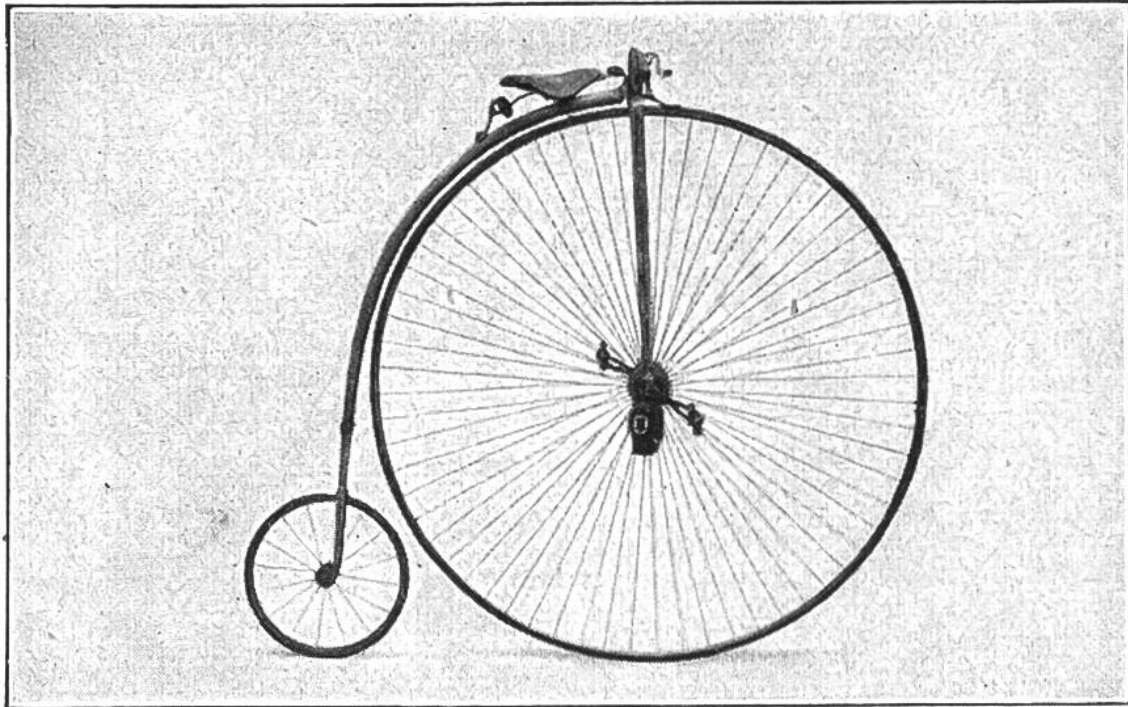


1879. Lawsons Fahrrad mit Kettenantrieb und $1\frac{1}{2}$ facher Übersetzung.

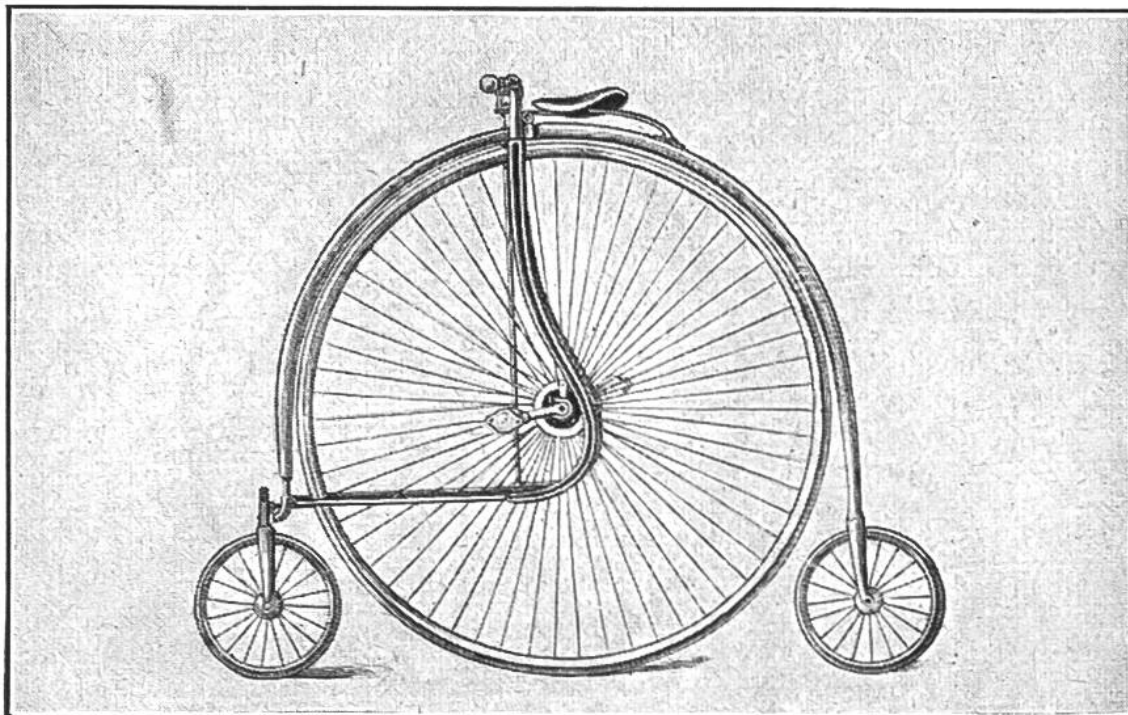


1880. Trotz Lawsons viel praktischerer Maschine wurden immer noch hölzerne Hochräder gebaut.

H u n d e r t J a h r e S a h r r a d .



1882. Sog. Club-Hochrad. Das Hochrad bot den Vorteil einer verhältnismäßig großen Übersetzung.



1882. Dieses „Spezial-Hochrad“ sollte die Kopfstürze unmöglich machen, die man beim gewöhnlichen Hochrad leicht riskierte.

H u n d e r t J a h r e S a h r r a d .



1890. Eines der ersten Fahrräder mit Pneumatikreifen von Dunlop.

Zurückgelegte Wegstrecke eines
Fahrrades bei einer Kurbel-
umdrehung.

1870

Raddurchmesser 1 m, Tret-
kurbel ohne Übersetzung.



3,14 m

1888

Raddurchmesser
1,50 m, ohne
Übersetzung.



4,70 m



1928

Raddurchmesser 0,70 m und
vierfache Übersetzung. 8,80 m