

Ländliche Transportmittel in aller Welt

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **49 (1956)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **20.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-989743>

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

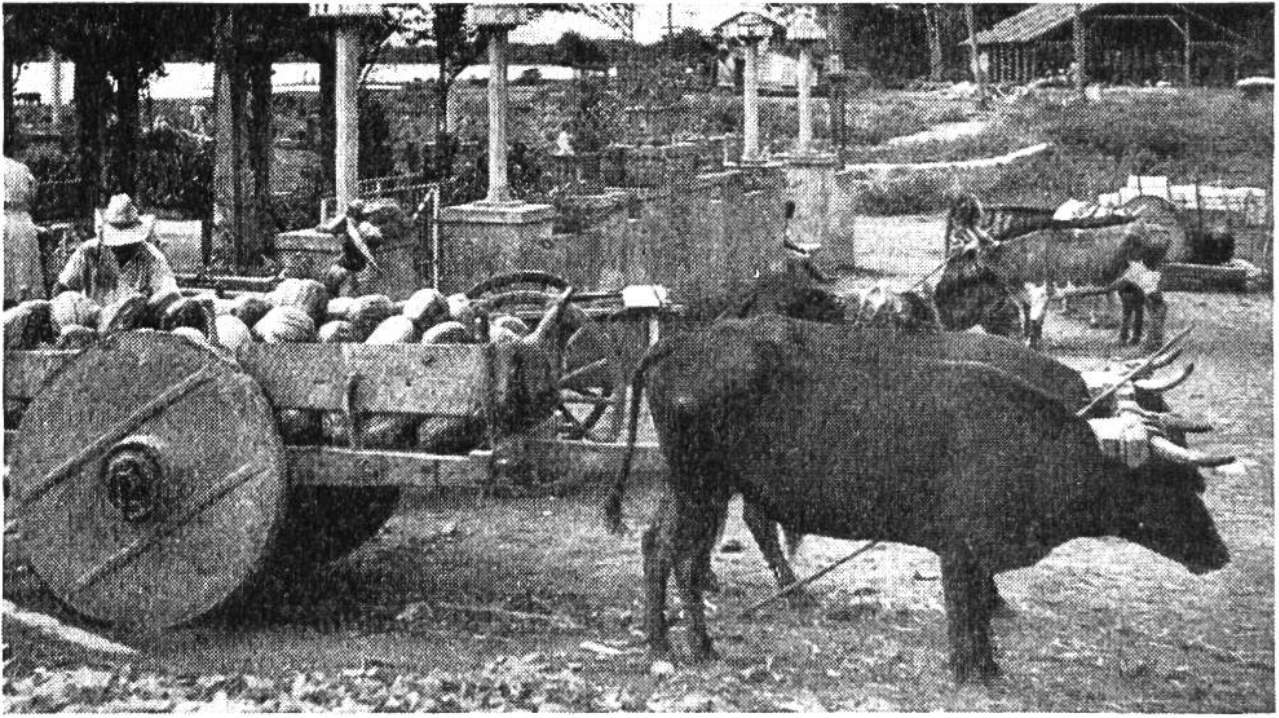
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Auf dem meist feuchten Boden der Landbrücken in dem seenreichen Finnland leistet der Schlitten auch im Sommer so gute Dienste wie an unseren steilen Berghängen.

LÄNDLICHE TRANSPORTMITTEL IN ALLER WELT

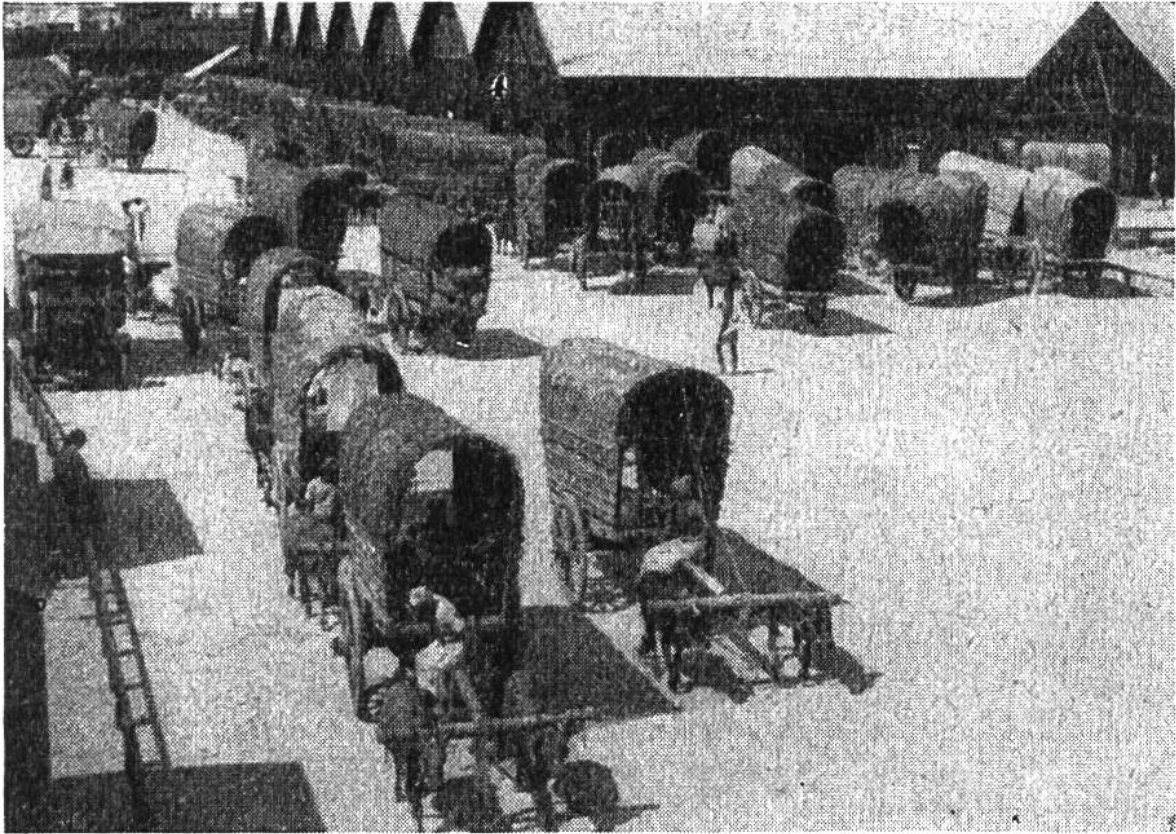
Vom Altertum bis ins Mittelalter und in die Neuzeit hinein wickelte sich der grösste Teil des Verkehrs auf dem Wasser ab. Abseits der schiffbaren Gewässer beschränkte er sich sozusagen ganz auf den Gütertausch zwischen Stadt und Land. Nur wertvollere, seltene und wenig Raum beanspruchende Güter wurden auch zu Lande über weite Strecken, zum Beispiel über die grossen Alpenpässe hinweg, befördert. So soll der Grosse St. Bernhard schon in der Bronzezeit, als ein grosser Teil der Bewohner der heutigen Schweiz noch auf schwanken Pfählen an den flachen Seeufnern des Mittellandes hauste, ein regelmässig benützter Handelsweg gewesen sein. Den Transport mögen im flachen Lande primitive Gespanne und im Gebirge Saumtiere und Träger besorgt haben.



Primitive Ochsenkarren in Nicaragua (Mittelamerika).

Schon für die jüngere Steinzeit weisen Kulturhistoriker vereinzelt das Vorhandensein von einfachen Wagen nach. In der Bronzezeit soll es von Pferden gezogene zweirädrige Kampfwagen und daneben vierrädrige Lastwagen für Ochsenzug gegeben haben. Die Gelehrten nehmen an, dass der Vorläufer des Wagenrades die einfache Rolle (Rundholzunterlage) gewesen sei, die heute noch zum Befördern schwerer Lasten auf kurzen Strecken dient. Bei vielen Urvölkern hatte das Rad als Sonnensymbol ausserdem eine gewisse religiöse Bedeutung.

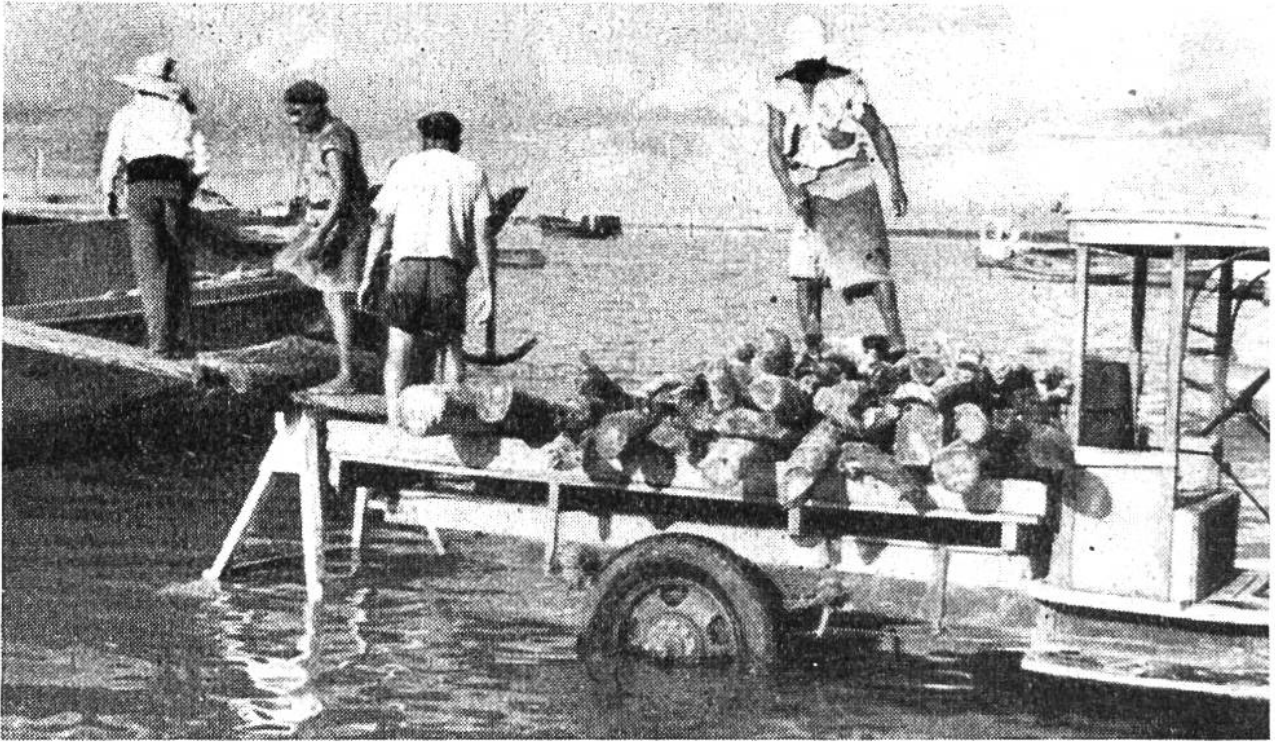
Die urzeitlichen Wagenräder waren mit der Achse fest verbundene Holzscheiben, wie sie heute noch gelegentlich in wenig erschlossenen Gebieten wärmerer Erdteile und an Spielzeugen zu finden sind. Die bronze- und namentlich die eisenzeitlichen Wagen standen schon auf einer wesentlich höheren Stufe, indem die Räder nicht nur gespeicht, sondern auch bereift und entsprechend widerstandsfähig gebaut waren. Die Ägypter und Assyrer hatten Wagenräder mit sechs, die Griechen solche mit vier Speichen. Auch Kelten und Römer befuhren das teilweise gut ausgebaute Strassennetz mit leichten Kampf- und schwerfälligeren Transportwagen. In den Kämp-



Diese mit Strohgeflecht überdachten Karren auf Ceylon (Insel südlich Indiens) bringen kostbare Bodenerzeugnisse aus dem Landesinnern nach dem Hafen der Hauptstadt Colombo.

fen jener Zeit spielten die Wagenburgen eine nicht geringe Rolle. Ebenso brachten die Germanen auf ihren Zügen nach dem Süden ländliche Gefährte mit, die sich zwar während des Mittelalters noch etwas weiterentwickelten, aber in wichtigen Teilen doch in den Leiterwagen auf den Bauernhöfen unserer Urgrosseltern wiederzuerkennen waren.

Erst in den letzten hundert Jahren machten auch die Bauernfuhrwerke unter dem Einfluss der fortschreitenden Technik eine Entwicklung im Sinne der Materialersparnis und Arbeits erleichterung durch. In den Flachlandbetrieben ist schon lange der leistungsfähigere Brückenwagen, oft bereits mit Gummibereifung, Kugellagerachsen und automatischer Schmierung ausgerüstet, an die Stelle des unpraktischen Leiterwagens getreten. Es brauchte einen jahrtausendelangen mühsamen Weg von der Erfindung des primitiven Zweiräderkarrens bis zum modernen Transportwagen.



Verladung von Holz aus dem Auto ins Schiff an einer der breiten Wasserstrassen von Paraguay (Südamerika).

Und doch ist der Wagen als ländliches Transportmittel eines der konservativsten Geräte geblieben, dessen zahllose Entwicklungsstufen heute noch jeder Weltreisende und Bergwanderer im täglichen Gebrauch studieren kann. Bis zur Entdeckung Amerikas gab es im neuen Erdteil weder Wagen noch Zugtiere. Diese wurden erst durch die europäischen Einwanderer eingeführt. Aber wir brauchen gar nicht so weit zu gehen, um solche Zustände zu finden. Selbst in unserem kleinen Lande gibt es in manchem Bergtal noch entlegene Hangbetriebe, die ausser einfachen Schlitten und Traggeräten für den Heu- und Holztransport keine Transportmittel kennen und in denen der Mensch wie vor Zeiten immer noch die einzige Arbeits-, Trag- und Zugkraft darstellt. Ähnliche Verhältnisse treffen wir in den Bauernbetrieben des höchsten Nordens an. Eine in den Bergbetrieben des Emmentals häufige und zweckmässige Zwischenform ist der «Schnegg», ein mit zwei Rädern ausgerüsteter Zugschlitten für Steilhänge. Solche Transportmittel sind durch die örtlichen Verhältnisse bedingt.

A. B.