

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 88 (1962)
Heft: 24

Artikel: Kleine Velodyssee
Autor: Beissikel, Harry
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-501502>

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: 16.03.2025

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

Harry Beissikel:

Kleine Velodysee

Heute ist die Motorisierung so weit fortgeschritten, daß man sich kaum mehr recht vorstellen kann, wie dieser Schweizer Schlager einst mit Ueberzeugung und Begeisterung gesungen wurde: «Schatz, chauf mir es Velo, dänn han ich dich gärrn, sones rassigs Velo, das isch hütt modärn ...»

Als im Februar dieses Jahres im Hallenstadion Zürich erstmals eine Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung gezeigt wurde, erfuhr man, daß in der Schweiz alle sechs Minuten ein Velo, alle achtzig Minuten ein Motorrad gestohlen wird: 1800 Autos, 6500 Motorräder und 85 000 Velos wurden im Jahre 1961 allein in der Schweiz gemaut. Fahrräder gab es Ende 1961 bei uns noch immer 1,817 Millionen, 36 000 mehr als Ende 1960.

Nun, stehlen ist ein hartes Wort. Ich kenne einen Musiker, der jeweils mit dem Rad zur Probe ins Berner Stadttheater fuhr. Verschiedene Male verschwand sein Velo, und jedesmal wurde es beim Berner Bahnhof wieder gefunden: Irgendeiner, der sich mitten in der Stadt verspätet, verschwätzt oder verzecht hatte, schnappte jeweils den erstbesten Göppel, radelte damit zum Bahnhof und erwischte so vermutlich noch rechtzeitig seinen Zug.

Als Erfinder des Velozipeds, des Vorläufers unseres Fahrrades, gilt der badische Forstmeister Carl Drais, Freiherr zu Sauerbrunn: ein eher unglücklicher Mann und durch den Titel «Professor der Mechanik» nur dürftig für gebabten Spott und Hohn entschädigter «Vater des Velos», welcher der Menschheit zum «Roß des armen Mannes» verholfen hat. Drais, der mit seiner Maschine eine Stundengeschwindigkeit von 16 Kilometern erreichte, wobei er mit den Füßen auf der Erde abstoßen mußte, hat zwar den russischen Zaren entzückt und zur Zeit

des Wiener Kongresses Aufsehen erregt, mußte aber sein ganzes Leben lang um die Anerkennung seines Velos kämpfen.

Er hat schließlich Titel und Stellung verloren, galt als «der verrückte Baron», degradierte sich in Karlsruhe, wo er lebte, zum Clown, der für milde Gaben Kunststücke auf seinem Rad vorführte. Als er älter wurde, und die Karlsruher immer verrücktere Attraktionen von ihm verlangten – für gutes Geld fuhr er etwa die Treppe zum Ratskeller hinunter –, produzierte er sich auf ländlichen Marktplätzen vor einer weniger heiklen Bevölkerung und kassierte Spenden mit dem Hut: heruntergekommen, verwahrlost, mit abgewetztem Forstmeisterfrack, ausgefransten Militärhosen, einem Zylinder angetan. Drais lebte von 1785 bis 1851. Vier Jahre nach seinem Tode schuf Michaux seine Michauline, eine Draisine mit Pedalen; ihr folgte das Bicycle, das Hochrad, diesem das «Känguruh», ein erstes Niederrad mit Kettenantrieb.

Das erste schweizerische Straßenrennen wurde 1878 auf der Strecke Genf–Rolle–Genf ausgetragen; der Sieger bewältigte etwa 22 Kilometer in der Stunde. Vor allem ist der Straßenrennsport bei uns durch die Tour de Suisse populär geworden, besonders nachdem nach vier Ausländersiegen Karl Litschi 1937 als erster Schweizer Fahrer die Fahrt gewann.

Ferdinand Kübler – nach welchem der Volksmund aus Adliswil machte – und Hugo Koblet, welche die Tour de Suisse je dreimal gewonnen haben, verschafften dem Radrennsport bei uns weitere begeisterte Freunde, und es war etwa 1951, als man im Cabaret Fédéral der Holden Schwärmerei zu hören bekam: «Oh Hugo my, oh Hugo my, ich möcht' di nächst Etappe sy! Für mich kommst du an erster Stell, grad zwanzig Län-

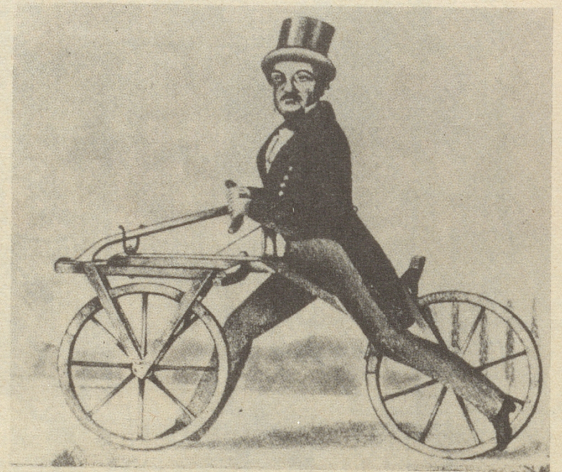
gen vor dem Tell.» Und: «Geputzt hast du für d Schwyz, für eus, du Winkelried des Velopnäs ...» Was uns daran erinnert, daß schreibende Radrennfanatiker auch Ferdi Kübler einmal als «Johann Sebastian des Velos» und als «Mozart des Hinterrades» bezeichneten.

Ein Vers aus Berlin:

Uf de Holzbahn von Zement
Wird sechstageradereent,
Und die Helden von det Janze
Sausen wie die weißen Mäuse,
Stillverklärt von Ruhmesjanze,
Immer feste rum im Kreise.

Ein Innerschweizer Velomechaniker empfahl die Anschaffung eines

Aus der Anfangszeit des Draischen Laufrades berichtete die Leipziger Illustrierte vor bald hundert Jahren: «Wir erinnern uns, etwa 1825 die flotten Schwerenöter jener Zeit auf solchen Gestellen raselnd und klappernd daherkommen gesehen zu haben. Sie galten als verwegene Gesellen und zogen die Augen der Schönen nicht wenig auf sich, wenn sie, das Sturmfaß von Hut auf dem Kopf balancierend, im blauen Frack, mit handhohem Kragen, gelber Wertherweste, aus der das Kalbsgekröse, der Busenstreif, vorstand, und grauer, enganliegender Kaschmirhose, die in Stulpenstiefeln endigte, einen Ritt auf der Kienastmauer machten.»



Carl von Drais mit der von ihm erfundenen Laufmaschine

lärarmen Velos unter anderem mit der bestechenden Formulierung: «Die lieben Nachbarn hören nicht, wenn Sie einmal etwas später heimkommen.»

«Das Fahrrad – ein treuer Kamerad und Freudenbringer» heißt es jeweils in Reklameanzeigen. Was der Schweizer von seinem Rad sagt, klingt freilich nicht übertrieben kameradschaftlich: Bäne, Göppel, Chnocheschüttler, Steibrächergetle, Drahtesel, Roschthuuffe, Sumpfrochle, Pflueg, Schnäpper.

Von der Draischen Laufmaschine profitierten anfänglich vor allem die Briefträger, und noch 1955 begrub ein italienischer Postbote nach seiner Pensionierung sein Velo im Garten und setzte ihm einen Stein mit der Inschrift: Meinem treuen Kameraden.

Im flachen Holland hat sich das Fahrrad ganz besonders durchgesetzt. Allerdings kennt man aus der Jugendzeit des Velos Fälle, in denen

Königin Victoria pflegte auf einem Dreirad durch die Gärten des Buckinghampalastes zu kutschieren. Vornehmer gab sich eine ganz feine Dame aus Dresden, die kurz vor der Jahrhundertwende ein zweisitziges Dreirad bauen ließ, auf welchem hinter ihr ein Diener in Livree stand, so daß «man» stets standesgemäß unterwegs war.

Lie de Montibeux

Eine edle Weindruse aus würzigem Walliser-Fendant

A. Orsat S.A. Martigny



Klosters
LUFTSEILBAHN
Gotschnagrat-Parsenn
erschliesst
schönstes Bergwandergebiet

B Rorschach
Hafen
Bahnhof
Buffet
H. Lehmann, Küchenchef

man Geistliche ihres Amtes entheben wollte, weil sie sich auf ein Fahrrad gesetzt hatten. In manchen ländlichen Gegenden Hollands war das Velofahren verboten, weil man glaubte, daß die Kühe wegen der unruhigen Bewegung auf der Straße weniger Milch gäben. Heute freilich besitzen viele holländische Bauern drei Velos: ein Milchfahrrad, ein Alltagsrad und ein schönes Rad für Familien- und Kirchenbesuch.

Ein Velofahrer kommt dahergeflitzt, reißt vor der Kreuzung einen Stopp, stürzt und plumpst einer Dame vor die Nase.

Die Gute: «Sind Si umgeflogen?»
Der Wütende: «Nei, ich schtüenge-nimmer esoo ab.»

Die Basler National-Zeitung berichtete: «Noch vor verhältnismäßig kurzer Zeit erschienen die Studenten auf dem Velo zur Vorlesung. Heute bildet das Velosolex die untere Grenze. Auf Schusters Rappen erscheinen nur noch die Professoren.»

Als vor mehr als 60 Jahren Königin Wilhelmine von Holland mit einem Velo aus Wien heimkam, entschied der Staatsrat, Radfahren komme für die Monarchin nicht in Frage: «Ein einziger unglücklicher Fall, und die Frage der Nachfolge wird akut über einen Thron, dem 4 Millionen Untertanen und 36 Millionen Leute in den Kolonien untergeben sind. Wir beschwören daher

Ew. Majestät, sich dieser Gefahr, so klein sie auch sei, nicht auszusetzen.»

Auch Yehudi Menuhin mußte schweren Herzens aufs Zweiradfahren verzichten. Aus dem fahrradlosen Wunderkind ist aber später ein flotter Reiter geworden.

Ursprünglich war das Velo als Fortbewegungsmittel gedacht. Mehr und mehr aber trat, wie bei Eiern und Spinat, das Gesundheitsmoment in den Vordergrund: Marilyn Monroe, ehemals des Millers Lust, strampelt sich Fettpolster vom Leib, der Staatssekretär des westdeutschen Bundespräsidialamtes pedalt regelmäßig am Rheinufer in Bonn ersten Kreislaufbeschwerden entgegen,

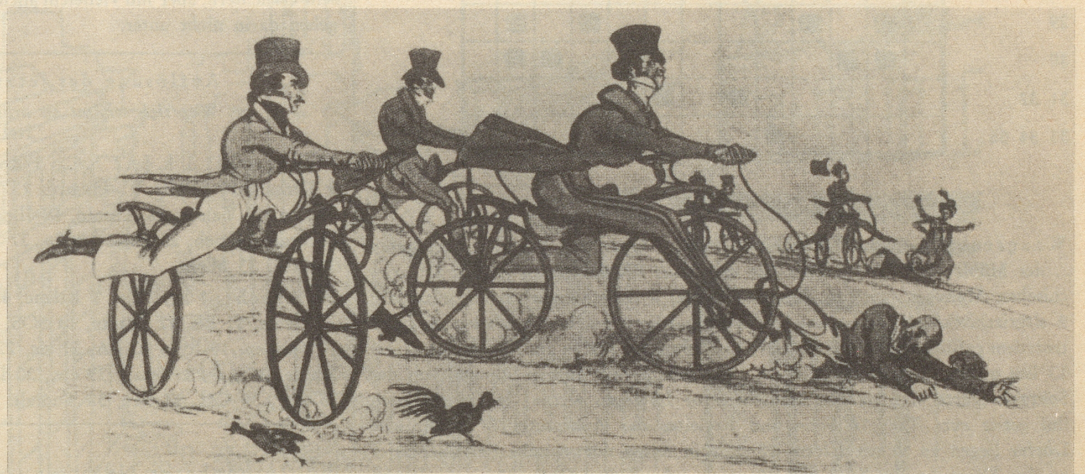
Marschall Tito trampft zu Hause Trockenübungen, Fabiola fährt Velo, und entsprechende Bilder kommen via Zensur sogar in die Zeitung; Sukarno in Indonesien und der persische Schah lassen sich hoch zu Stahlroß knipsen.

Ein volkseigenes Baukombinat in der DDR hat eine psychologische Anleihe beim Radsport aufgenommen: der Brigadier jener Brigade, die nach jeweils einer Dekade bei der Planerfüllung vorn liegt, bekommt das gelbe Trikot des Etappensiegers.

Mitunter kann das Velo zum Politikum werden. Während eines zürcherischen Wahlkampfes hat eine

gegnerische Partei einen sozialdemokratischen Gemeinde- und Nationalrat nach dem Prinzip «Medaille, Vorder- und Rückseite» in Wort und Bild einmal als Teilnehmer an der Maifeier auf dem Velo, einmal als Bürger im Alltag mit der Hand am Autotürgriff vorgestellt.

Als Eingeborene erstmals den Urwald doktor Albert Schweitzer auf einem Velo sahen, sollen sie den Kopf geschüttelt und gemurmelt haben: «Die Weißen sind so faul, daß sie sogar beim Laufen noch sitzen wollen.»



Utopische englische Karikatur von 1819, die sich glücklicherweise nicht bewahrheitete

Am Gitsch si Mainig



Im Grauholz zBärrn dooba hend miar jetz a Schtuckh Autobaan. Und zeerschta Opfar isch au schu doo. A Mentsch hätt müassa siins Lääba varlüüra, well an andara

Mentsch rückhsichtsloos und gwüsalooos ghandlat hätt. Well Lütt ans Schtüür vunaman Auto gloo wärdand, wo dött nüüt varloora hend. Zu da nöüja Nazionaalschtrooßa khöört a schtrengei Übarwahhig häära. Susch khamma denn alli zähha Meetar a schwarzi Faana uufschtellta.

I bin denn öppa gäär nitt gääga dNazionaalschtrooßa. Abar i bin gääga uuvarnumpftigi Löösiga vu demm Schtrooßaproblem. zZürri dunna gits nitt nu an Üatlibärg, as git au an Entlisbärg. Dußa zWollihoofa. A prächtiga Hüügal, mit Wald, Wiisa, Woonhüüsar, Schpaziarwääg und aso. Reeh khamma dött no gsähha, Aihöörali khlätarand an da Bömm umma – und jetz hend dNazionaalschtrooßabauar uff iarna Landkhaarta a Schtrich durr da Entlisbärg duura zooga: Doo muaß dia nöüji Schtrooß duura. Das teeti gäär nüüt mahha. Wenn nitt dia kharioosa Inschi-

nööra uff dia bluumig Idee khoowärandi, zmitzt durr dan Entlisbärg duura a sibzig Meetar braita Graaba zmahha! Uff aswiaviil achthundert Meetar Lengi! Das ganza schööna Woongebiat gengti zum Tüüfal! Hend dia Schtrooßaplaanar aigantli no nia aswas vuna Tunäll khöört? Mit da hütiga Maschinna khamma a Tunäll sihhar so gschwind baa wian asoona Graaba uusschuufila. Und a paar tuusig Frankha mee Khoschta törfand do sihhar khai Rolla schpiila, wenn immar widar gjesmat wird, dar Platz zum Woon wärdi

immar khnappar. Ma muaß fasch aanee, dia Inschinööra, wo das Entlisbärgprojäkht entworfa hend, mahhandi am Lui Fawr dar Voorwurf, är hetti schtatt am Gotthardtunäll khöonna a Graaba durr da Gotthard duura schuufila!

Unter Freunden

«Dörf me eigentlich wüsse, worum du immer mit diner Frau schrüitisch?!»

«Was wotsch? Ich ha halt immer das Päch, das ich rächt han!» bi

Kenner fahren
DKW!

Für Ihr Wohlbelinden
Midro-Tee
Gegen **Verstopfung**
Kein Kochen.
kein Aufbrühen

Seit 1860
VELTLINER
Kindschi 100 JAHRE
Kindschi Söhne AG., Davos