

# Wunderwesen Velo

Autor(en): **Christen, Hanns U.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nebenspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **111 (1985)**

Heft 30

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-613735>

## **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.

# Wunderwesen Velo

Das Velo ist der Güter höchstes nicht, aber es ist angenehm, eines zu besitzen. Schon weil ein Velo eines der wenigen Güter ist, die man tatsächlich besitzen kann. Besitzen, im juristischen Sinn, kann man auch einen Igel. Aber wer setzte sich jemals auf ihn? Ein Velo aber ist

**Von Hanns U. Christen**

just zum Draufsitzen da. Wie ein Stuhl. Nur im Strassenverkehr viel, viel praktischer.

Ein Velo ist überhaupt ein Wunderding. Heute kommt's bei uns immer drauf an, wer mit dem Velo Erster wird. Dabei ist das Velo selber eine ganze Reihe von Erstmaligem. Es fing schon mit dem Manne an, der zum erstenmal zwei Räder hintereinander an einem Fahrgestell befestigte und es mit den Füßen vorwärtstrieb. Das war der badische Forstmeister Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn, geboren 1785. Er war der erste Mensch, der rascher fahren konnte als eine Kutsche – er fuhr mit seiner Draisine viermal schneller von Mannheim nach Schwetzingen als ein Pferdewerk. Man nannte das Ding damals nach dem Erfinder: Draisine. Später kam man davon ab und taufte es um in Veloziped, zusammengesetzt aus «veloci-

tas», was Geschwindigkeit bedeutet, und «pedes», was Füße sind. Auf Deutsch hiesse das «Schnellfüßler». Andere Sprachen nennen es «bicicletta» und ähnlich, nach den zwei Rädern, die es besitzt, das Wunderding.

Das Velo, kaum war's da, benötigte einen Haufen weitere Erfindungen. Die meisten davon gab's schon vorher, aber man konnte sie zu nichts Rechtem brauchen. Zum Beispiel das Differentialgetriebe. Das wurde zum erstenmal für ein Dreiradvelo gebaut, auf dessen Sitzen zwei Männer die beiden Hinterräder durch Treten antrieben: James Starley und sein Sohn William. Der Sohn hatte stärkere Beine als der Vater, und weil er seine Seite der starren Hinterachse in der Kurve kräftiger antrieb, kippte das Vehikel um, und Vater James fiel in die Brennesseln. Worauf Vater James das Differential nacherfand und einbaute. Von da an ging's auch um die Kurven gut.

Weitere Erfindungen, die fürs Velo gemacht wurden: Die Kugellager. Die Walzenlager. Der mit Druckluft gefüllte Gummischlauch. Der Gummireifen. Der Freilauf und die Trommelbremsen. Letztere waren gemeinsam notwendig: ein Velo mit Freilauf,

wenn's bergab fuhr, brauchte zuverlässige Bremsen, sonst wurde die Sache ungut. Ich habe noch eine Frau gekannt, deren Vater mit dem Velo tödlich verunglückte, weil es weder Freilauf noch Bremsen hatte und er die Gewalt über das Ding verlor. Weitere Erfindungen fürs Velo: Der Antrieb mit zwei Zahnrädern und einer Kette. Die gefederten Karbidlaternen. Der Dynamo für die elektrische Lampe. Der Sattel mit Federung. Der trapezförmige Rahmen für das ganze Velo, der ohne Deformation zehnmal mehr Gewicht trägt, als er selber wiegt. Und noch viel anderes.

Wen wundert's, dass viele der ersten Autobauer zuvor Velos fabriziert hatten? Morris, Rover, Olds zum Beispiel. Das Velo wurde, wie die Nähmaschine, zu einem der ersten Industrieprodukte, die man fürs bürgerliche Heim in Massen fabrizierte – und dabei die Methoden entwickelte, nach denen später anderes in Fabrikation ging. Von Autos über Schreibmaschinen bis zu Kanonen und Flugzeugen. Apropos: Die beiden ersten Menschen, denen ein längerer Flug mit einem Fluggerät gelang, das schwerer war als Luft – Orville und Wilbur Wright –, was waren die von Beruf? Velomechaniker.

Und wie kraftsparend ist ein Velo! Ein Mensch, der Velo fährt, braucht nur einen Fünftel der Arbeit, die er zu Fuss brauchte – und er kommt viermal rascher voran. Ausserdem kühler, wegen des Fahrtwinds. Und er kann erst noch im Sitzen vorankommen, wobei er Muskeln ruhen lassen kann, die er beim Gehen ohne Nutzen für die Fortbewegung anstrengen müsste.

Also man sieht: Ein Velo hat's nicht nur auf sich, ein Velo hat's auch in sich. Nicht umsonst nennt man ein Velo ja auch: Drahtesel. Die Esel sind mit Abstand die klügsten Lebewesen. Das sieht man schon daran, dass Esel sich bis heute erfolgreich davor bewahrt haben, sportlich ausgebeutet zu werden. Im Gegensatz zu Pferden, Hunden, Menschen und anderem Getier. Nicht einmal zum Zuschauen sind Esel brauchbar. Ich habe noch nie einen Esel gesehen, der auch nur von Ferne einem Sportanlass zugehört hätte. Und schon gar nicht für Geld ...

