

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 115 (1989)
Heft: 25

Artikel: Das "Frohgefühl" des Radfahrens
Autor: Jenny, Hans A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-611974>

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.](#)

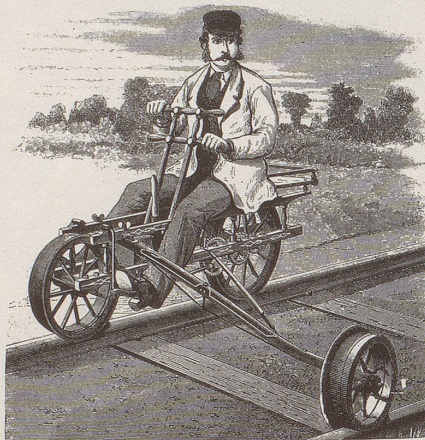
Download PDF: 15.05.2025

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



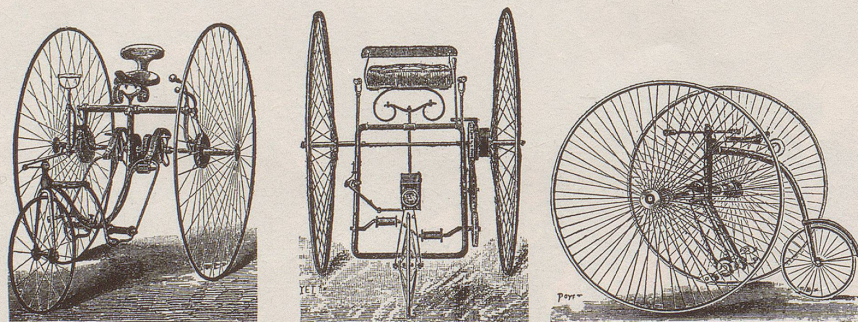
Er war (vermutlich) der Allererste: Christoph Gottfried Ringe stammte aus Bernburg. Sein Vater war Rad- und Stellmachermeister. Um 1750 führte Ringe dem Fürsten August Ludewig von Cöthen ein handbetriebenes Ur-Velo vor – lange bevor Freiherr von Drais auf eine ähnliche Idee kam.

Das «Frohgefühl»



Aus dem amerikanischen Bundesstaat Michigan stammt das um 1880 konstruierte Eisenbahn-Velociped, mit dem durch den Hand- und Fuss-Kurbel-Mechanismus eine Fahrgeschwindigkeit von rund 20 Stundenkilometern erreicht wurde.

«Was für ein wunderbares Erleben ist doch dieses anstrengungslose Dahinfliegen auf dem Velociped!», schwärmte Professor Heyck 1904 in der «Gartenlaube». «Das Radfahren wird zu einem einschmeichelnden physischen Vergnügen, zu einem körperlichen Sichwiegen von einer Zartheit der Bewegung, an das selbst das Schlittschuhlaufen nicht heranzureichen vermag. Hinweggehoben über die Fesseln des Körperlichen werden wir von einem Gefühl der Loslösung von den gewöhnlichen Bedingungen durchflutet, das ganz unvergleichbar und unbeschreiblich ist. Auf der Radfahrt lässt man den Alltag mit erhabener Gleichgültigkeit hinter sich zurück. Und eben hierin liegt auch die wertvolle geistige Erholung, die vollkommene zeitweilige Ausspannung, die mit dem Radfahren verbunden ist.»



Um 1890 brachte der Fahrrad-Boom die allerkuriossten Ideen von immer mehr «Erfindern». Von oben links nach unten rechts stellen wir vor: Das Omnicycle, die Caroché und den Humber (alle 1884 zum Patent angemeldet), das Wassertricycle-Velociped (mit



dem der Engländer Ferry am 28. Juli 1883 den Kanal überquerte) und schließlich Blanchards Schwanen-velociped aus dem Jahre 1890 («zur Erhöhung der Sicherheit mit Korkschwimmern versehen»).

Achtung vor Heuwagen!

Professor Heyck beleuchtete dann in seiner Studie die technischen Aspekte des «Radeln» und tröstete die Anfänger dieses Sports: «So wenig wie der gehende Mensch fällt der Radfahrer um, sobald er nicht an das Gleichgewicht halten denkt. In den frühesten Anfängerstadien besteht zwar die Neigung, gegen begegnende Heuwagen und derlei zu fahren, eben weil sich das Auge allzu sorglich auf sie heftet und die das Rad lenkende Bewegung unwillkürlich der Richtung des Auges folgt.

Eine Erhöhung des Naturgenusses auch während des Fahrens liegt aber darin, dass man – ähnlich wie ein Reiter – viel mehr sieht, vollkommener und freier wahrnimmt, was um uns ist, als der Fussgänger. Durch das Fahrrad ist eine technische Neuerung entstanden, die dem einzelnen wieder die Selbstbestimmung zurückgibt und sie ihm erweitert. In dem Frohgefühl des Radfahrens liegt Stärkung und Seelenausweitung der Persönlichkeit. Das Rad stelle nicht nur die halb verlorene Verbindung von Stadtmensch und Natur wieder her, sondern macht uns überhaupt innerlich natürlicher und gesunder.»

Schon anno 1900 hatte Michel Angelo, Freiherr von Zoiss, im Verlag von Carl Rissner in Dresden den Veloroman «Der Vollmensch» herausgegeben. Freiherr von Zoiss erzählt die Geschichte des Heini von Stein,

des Radfahrens

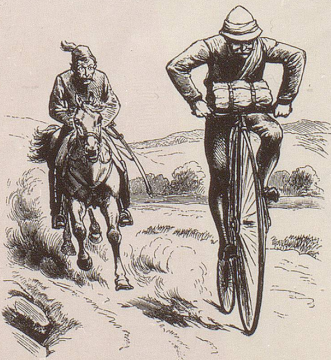
Ein Panoptikum
der Velokultur von
Hans A. Jenny

der schon im Alter von erst 25 Jahren alle Genüsse der Welt ausgekostet hat. «Er hat in Austern geschlemmt und in Sekt, er hat die Pyramiden Ägyptens erklettert und die Wunder Indiens gesehen und tausendund-eine Nacht in Weiberarmen geruht – immer in anderen.» Als dem weichen Heini das alles zu schal wird, fragt er seinen Freund Max, einen Arzt, was er jetzt mit seinem Leben anfangen solle. Schlicht und einfach erwidert Freund Max: «Radle!»

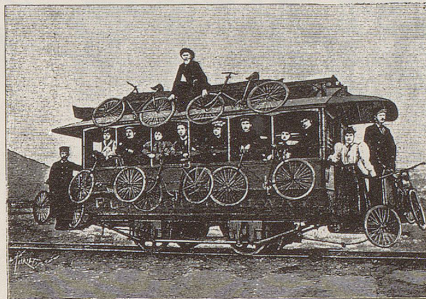
«Vollmensch» dank Velo

Heini von Stein befolgt den Rat. Und siehe da, sein Körper stählt sich wie Eisen im Feuer, seine Seele wird leicht und frei. Die Begeisterung für das rettende Rad ergreift den Jüngling derart, dass er beschliesst, Radrennfahrer zu werden. Von Triumph zu Triumph trägt ihn sein Racer, alle Matadore des Velocipeds werden zunichte vor Heini von Stein.

So wird aus dem genüsslich-weichlichen Playboy der sporttätige Velofahrer und «Vollmensch». Michel Angelo von Zois' Roman erregte in den ersten Jahren unseres 20. Jahrhunderts grosses Aufsehen. Aber-tausende von Mitgliedern der Radsport-verbände verschlangen damals dieses «Kultbuch» mit Begeisterung. In einer Li-teraturkritik heisst es: «Die Szenen aus dem Radfahrerleben sind mit einer Verve, mit einer so hinreissenden Kraft erzählt, so le-bendig, so packend und anschaulich, dass man von dem Talent dieses Dichters noch Bedeutendes erwarten darf. Der Radrenn-fahrer als Vollmensch überzeugt durch seine literarische Kraft und Saftigkeit jeden Le-ser!»



Thomas Stevens fuhr 1887 «Um die Erde auf dem Zweirad». Dabei erlebte der «flotte Radler» viele Abenteuer. Hier wird er von einem türkischen Polizisten zu Pferde verfolgt ...

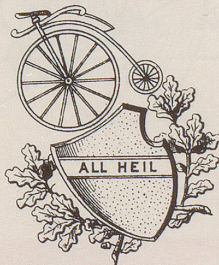


Um 1900 schon versuchte man sich mit dem heute auf verschiedenen Vorortstrecken schweizerischer Städte praktizierten «Byke and Ride»-System. Allerdings war damals das Mitführen der Velocipeds auf den Tramwagen weniger komfortabel als heute.

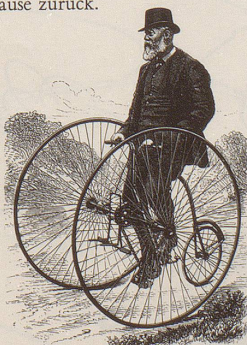
Die «Fliegenden Blätter» dichteten anno 1899 zu dieser Karikatur:



«Lenore fuhr um's Morgenroth Zur Stadt hinaus, leicht wie ein Loth. So mancher seufzte nach ihr hin: «Wär'st Du doch mein, o Radlerin!»



Was «Petri Heil» für Fischer und «Weidmanns Heil» für Jäger, das bedeutet den «Radlern» ihr Velocipeditengruss «All Heil». So mancher allerdings flog auf steinigen Strassen vom hohen Stahlross und kehrte nicht heil, sondern mit Schrammen und blauen Flecken nach Hause zurück.



Der Graf von Albemarle war Präsident des englischen nationalen Veloverbandes. Seine Lordschaft strampelte selbstverständlich höchstpersönlich zu den Meetings der «Cyclist's Union».



Die Radlerinnen waren in den Pionierjahren des Velos besonders aktiv. Da von Ärzten befürchtet worden war, es könnte dieser Sport «schwere Schädigungen des weiblichen Organismus» zur Folge haben, propagierten die Fabrikanten der damals schon an und für sich in Mode stehenden Reformkleider spezielle Radfahrerrinnen-Korsetts (hier der aus Breslau stammende Korsettersatz «Hermosa») und Reform-Velocipedistinnen-Beinkleider. Diese Pumphosen sollten die Einschnürung der Unterleibsorgane verhindern. Sie bestanden aus Überhosen und dem darin zu platzierenden Einknöpfbeinkleid.



Zwei gute Freunde waren die Schweizer Velorennfahrer Heiri Suter (links) und Castor Notter (rechts). Zusammen gewannen sie in den zwanziger Jahren viele internationale Rennen. Sie standen im Team des französischen Velofabrikanten Gurtner. Da die Konkurrenz zwischen den Mannschaften schon damals recht hart war, zog Gurtner einmal während eines Rennens den Revolver aus der Tasche und brüllte aus seinem Wagen heraus, dass er jedem in die Knochen schiessen würde, der es wage, Heiri Suter oder Castor Notter auch nur zu berühren. Unsere Aufnahme zeigt das Freundespaar Suter/Notter nach ihrem Triumph in der Paris-Tours-Rundfahrt 1926.

1921 wurde in den Vereinigten Staaten als tragbares Mini-Velo das Mergomobil vorgestellt. «Mit dem eigenartigen und sinnreichen Seilkuppelungs-Antrieb können Geschwindigkeiten bis zu 20 km/h erreicht werden», rühmte man das etwas fragil wirkende Fahrzeug.

