

Zeitschrift: Aarburger Neujahrsblatt
Band: - (1987)

Artikel: Vor 60 Jahren
Autor: Hämmerle, Edwin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-787621>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.02.2026

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



Vor 60 Jahren

Edwin Hämmerle

VII. Nordwestschweizerische Rundfahrt in Oftringen, am 26. Juni 1927. Der Kampf am Bözberg. Im Medaillon Hans Kaspar, der Sieger der Geldpreisfahrt, welcher das Rennen mit einer Minute Vorsprung vor O. Lehner gewann.

Als die Wende zum 19. Jahrhundert dem Menschen das Zweirad bescherte, lag natürlich auch der Gedanke nahe, dieses neue Gerät für Wettkämpfe zu benutzen. Bereits 1869 wurde mit Toulouse-Caraman das erste längere Velorennen durchgeführt, wobei der Sieger für die 34 Kilometer damals 3 Stunden und 9 Minuten benötigte. Die zunehmende Popularität in Deutschland und Frankreich verhalf dem Radsport auch in anderen Ländern, vor allem in England und Italien, zum Durchbruch. In unserem Lande war es besonders die Westschweiz, die sich zu einer Hochburg des Radsports entwickelte. Der bereits 1869 gegründete Velo-Club de Genève führte bereits 1879 die berühmte Genfersee-Rundfahrt durch, die noch heute ausgetragen wird.

Im zweiten Jahrzehnt des zwanzigsten Jahrhunderts gelangen auch einem einheimischen Fahrer einige grosse Erfolge. Bereits im Jahre 1926 profilierte sich der Oftringer Hans Kaspar als Indépendant bei den Berufsfahrern in bedeutenden Rennen. So belegte er an der Waadtländer Rundfahrt den 6., bei der Neuenburger Rundfahrt den 9. und bei der Schweizer Meisterschaft gar den 5. Rang. Weitere beachtliche Ränge holte er noch bei der Distanzfahrt Zürich-La Chaux-de-Fonds (9.) und bei der Genfersee Meisterschaft (5.).

Das Jahr 1927 brachte dem jungen, fast unbekannten Oftringer, wohl die schönsten Erfolge. Finden wir Hans Kaspar bei der Schweizer Meisterschaft noch auf dem 10. Platz, entschied er die Genfersee-Meisterschaft zu seinen Gunsten. In einem denkwürdigen Rennen mit Start und Ziel in Oftringen siegte am 26. Juni 1927 Hans Kaspar bei den «Geldpreisfahrern» mit einer Minute Vorsprung vor O. Lehner.

Die Fernfahrt Romanshorn-Genf – Hans Kaspar erster Indépendant auf «Jurassia»

Kaspar rechnete sich über die gewaltige Distanz von 365 Kilometern keine allzu-

grossen Siegeschancen aus. Am Ziel in Genf zeigte es sich aber, dass er nicht nur bei den Indépendants gewonnen hatte, sondern auch mit dem 3. Gesamtrang den Weltklasseprofis Alfred Saccomani und Heiri Suter ein ernsthafter Gegner war. Nach einer Fahrzeit von 11:54:24 musste sich Hans Kaspar im Spurt geschlagen geben. Die Zeitschrift «Der Radsport» schrieb in ihrer Ausgabe vom 5. August 1927: «Hans Kaspar hat die junge Marke "Jurassia" zum dritten Mal in dieser Saison zum Sieg geführt, was beweist, dass seine Siege kein Zufall waren. Es will heute schon etwas heissen, als einziger Vertreter einer Marke gegen die Konkurrenz erfolgreich abzuschneiden.»

Die Fernfahrt Romanshorn-Genf nahm zu jener Zeit unter den Schweizer Strassenfahrten in der Tat eine Sonderstellung ein, und wer seinen Namen in das «goldene Buch» eintragen konnte, durfte sich mit Recht etwas einbilden. Es war ein Rennen für Klassefahrer, und wer bis zu einem Siege im schweizerischen «Bordeaux-Paris» noch nicht als solcher angesehen wurde, den reichte die Sportswelt von diesem Zeitpunkt an unter die Asse. Kein Wunder! Denn die ganze Elite machte mit und was auf Kenner wie Laien einen ganz besonderen Reiz ausübte, war der Umstand, dass die Schweiz in ihrer ganzen Länge durchquert wurde. Man denke, um drei Uhr morgens am Bodensee zu starten, um schon um 14.30 Uhr beim Ausfluss der Rhone im Genfersee ein Bad zu nehmen; das heisst die Strecke mit Muskelkraft in nahezu «Schnellzugsgeschwindigkeit» zurückzulegen.

Wer war Hans Kaspar?

Die Schlüssel des Erfolges von Hans Kaspar lagen in erster Linie im harmonischen Familienverhältnis und dem damit verbundenen frohmütigen Leben sowie seiner aussergewöhnlichen Veranlagung zum Radfahren. Allein diese Vorzüge würden noch lange nicht ausreichen, wenn die

Energie zum Training und vor allem eine seriöse Lebensweise fehlen würden. Nicht dass sich Hans Kaspar kein Vergnügen gönnen mochte. Im Gegenteil, er war ein guter, fröhlicher Gesellschafter, er war zu jeder Posse aufgelegt. Einen Scherz mit der holden Weiblichkeit schlug er ebensowenig ab wie in Gesellschaft eine gute Flasche Wein. Aber er beherrschte die Kunst, in allem Mass zu halten und was die Hauptsache war, eine Leidenschaft bestand bei ihm nur zu seinem lieben Radsport. Je schwerer das Rennen war, umso mehr war er in seinem Element. Eine Aufregung im Rennen kannte er schon gar nicht. Mit jugendlichem Übermut stellte er sich dem Starter. Er war kein Hinteradfahrer, sondern das Gegenteil, die stets bildende Lokomotive.

Die Fahrer hatten zu jener Zeit mit bedeutend grösseren Schwierigkeiten zu kämpfen als heute. So legten sie die grossen Distanzen mit schweren Fahrrädern auf staubbedeckten oder auch schlammigen Naturstrassen zurück. Übersetzungswechsel kannte man noch nicht und Reparaturen mussten von den Fahrern selbst ausgeführt werden. So trug jeder mehrere Collées oder Schläuche mit sich, um die Reifenschäden möglichst schnell beheben zu können.

Rennfahrer, die Bergstrecken bewältigen mussten, bauten kurzerhand das Hinterrad aus und setzten es, um hundertachtzig Grad gewendet, wieder ein. Die Nabe hatte nämlich auf jeder Seite einen Zahnkranz; beide waren unterschiedlich gross. Die eigentlichen Kettenschaltungen tauchten erst 1932 bei Rennfahrern auf. Aber erst nach dem Zweiten Weltkrieg war die Kettenschaltung technisch so ausgereift, dass sie sich in grossem Stile durchsetzte.

Geschichtliches von der Fernfahrt Romanshorn-Genf

Obwohl Romanshorn-Genf im Jahre 1927 erst seine sechste Auflage erlebte, hatte wohl kein schweizerisches Rennen eine so bewegte Geschichte wie die Fahrt vom Boden- zum Genfersee. Kein anderes Rennen hatte so viele Hindernisse zu überwinden wie das schweizerische «Bordeaux-Paris», wie die Westschweizer die Veranstaltung getauft hatten. Der Gründer des Rennens war Eugen Royer, der als erster den Versuch wagte, die in vielen Köpfen spukende Idee, auf dem Rade die Schweiz in ihrer ganzen Länge zu durchqueren, zu verwirklichen. Royer wählte dafür den Juni 1893. Leider war der Versuch nicht vom Erfolge gekrönt. Defekte und vor allem das schlechte Wetter zwangen den mutigen Genfer Sportsmann die Waffen zu strecken, nachdem er über 200 Kilometer zurückgelegt hatte.

Glücklicher war ein Monat später der Yverdoner Meyer, dem es gelang, die Strecke in 18 Stunden, 35 Minuten und 40 Sekunden zurückzulegen. Nachdem der Beweis erbracht war, dass die Strecke von Romanshorn nach Genf in einem Tage auf dem Rade zurückgelegt werden konnte, ging der schon lange gehegte Wunsch der Radrennfahrer in Erfüllung.

Beim ersten Rennen im Jahre 1894 starteten um 23.30 Uhr beim Hotel Bodan 10 Fahrer. Das Personal des Hotels sowie das Publikum wiesen den Fahrern mit

brennenden Fackeln den Weg. Schon um 14.02 Uhr wurde auf der Genfer Rennbahn Varamb  die Ankunft des ersten Fahrers angezeigt. Da war Emil Meyer, Yverdon, auch schon da, empfangen von einer grossen Zuschauermenge. Er benötigte für die Strecke 14 Stunden und 32 Minuten. Dr. Schwob untersuchte den Fahrer und konnte zu seinem Erstaunen einen ganz normalen Gesundheitszustand feststellen. Um 14.59 Uhr traf Léon Mairot, La Chaux-de-Fonds, ein, der ohne jedes Training das Rennen bestritten hatte. Nachdem auch der Zürcher Gaston Béguin (16:29) und der Genfer Francis Piquet (17:32) angekommen waren, gab sich die begeisterte Menge nicht früher zufrieden, bis alle vier Fahrer unter den Klängen der Nationalhymne eine Runde zum besten gegeben hatten. Der letzte Fahrer, der St. Galler G. Wohlbruch legte die 365 Kilometer in 20 Stunden und 28 Minuten zurück. Emil Meyer benützte eine Peugeot-Maschine, die 11 Kilo 500 Gramm wog. Der Sieger erhielt einen Pokal nebst 150 Franken in bar, Mairot eine Silber-Medaille und 100 Franken, Béguin eine Silber-Medaille und 70 Franken, Piquet einen Ehrenpreis und 50 Franken. Zudem erhielten alle angekommenen Fahrer Diplome. Das zweite Rennen am 20. Juli 1902 wurde von 39 Fahrern bestritten. Marcel Lequatre, Yverdon, der noch nicht einmal 20 Jahre zählte und als grosser Aussen-seiter in das Rennen ging, war der Held der Schlacht. Nach 12:39:34 kreuzte er das Ziel auf der Rennbahn Jonction.

Der Aargau als «Spielverderber»

Ermutigt durch den prächtigen Erfolg beschloss die UCS neuerdings, am 14. August 1904 die Schweiz mit dem Rad durchqueren zu lassen. Um die nötigen Mittel aufzutreiben, wurde eine Tombola mit 10 000 Losen zu 1 Franken ins Leben gerufen. Die Lose fanden durch den Umstand, dass als erster Preis ein Motorrad winkte, reissenden Absatz. 37 Fahrer stellten sich dem Starter.

Leider erteilte die aargauische Polizeidirektion die Durchfahrtsbewilligung nicht. Alle Versuche der UCS und des SVB, bei der Polizeidirektion und dem Regierungsrat die Durchfahrt doch zu gestatten, blieben erfolglos. Am Mittwoch vor dem Rennen

irich, 5:16,4;
7,8; 5. V.-C.
Altstetten,
1. 5:24,8; 8.
Rieden; 10.
J.-C. Kriens;
eilen; 14. Ab-
Radio Höngg;
1; 17. V.-C. Ba-
a Möhlin; 19.
ktefahren für
 rich, 15 P.;
erd. Stalder,
; 5. L. Merlo,
gartner, Br tti-
Zürich. — Otto
nach einer Ver-
binde ein.

Kreuer, 100 km;
quel, 97,280 km;

eddy, 73,560
72,420 km;

 ber 4 Stun-
? Nebe-
-Ver-

3,980

Nach der klassischen Tour du Lac, Gen 
170 km

der Nordwestschweiz. Rundfahrt in Oftringen
250 km

gewinnt

HANS KASPAR, der sympathische Oftringer Indépendant,
ebenfalls das

Schweizer Derby

Romanshorn - Gen 

365 km

auf **JURASSIA-RAD**

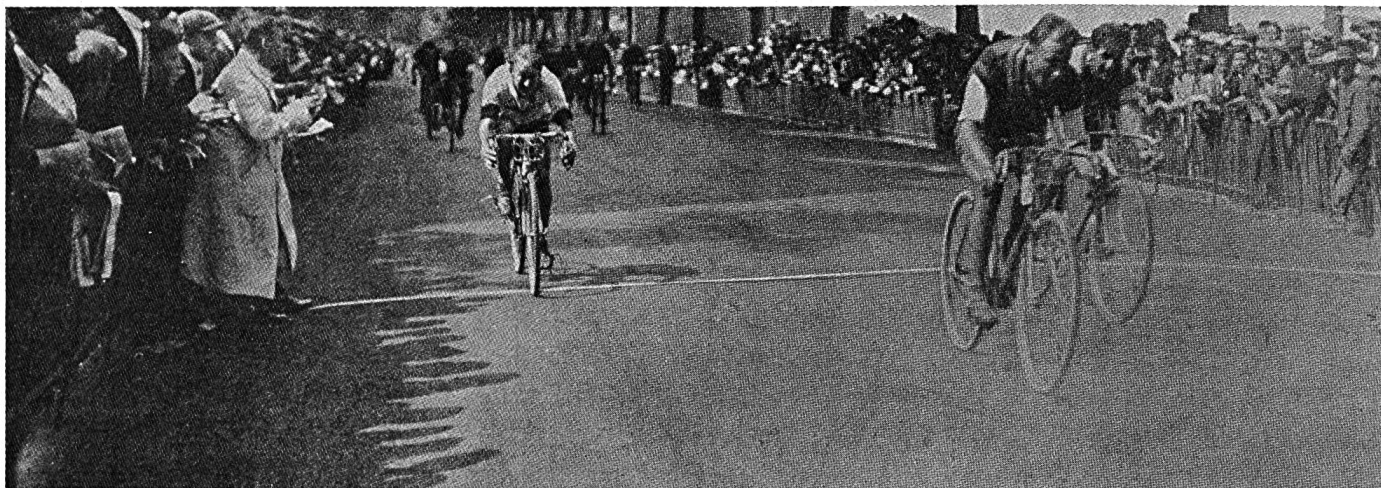
Fabriken in Bassecourt (Berner Jura)

wurde kategorisch erklärt, dass die Durchfahrtsbewilligung nicht erteilt werden könne. Es blieb den Veranstaltern nichts anderes übrig, als das Rennen durch das aargauische Kantonsgebiet zu neutralisieren. In Dietikon wurde den Fahrern von der Polizei eine Karte ausgestellt mit der genauen Ankunftszeit. Für die 42 Kilometer bis Schönenwerd war eine Zeit von drei Stunden vorgeschrieben. In W schnau bei Schönenwerd wurden dann die Fahrer in den gleichen Abständen, wie sie in Dietikon angekommen waren, wieder auf die Reise geschickt. Nach 14:14:32 wurde Marcel Lequatre, Yverdon, in Gen  von einer begeisterten Menge unter den Klängen der Nationalhymne wiederum als Sieger empfangen. Sechs Minuten später kam Ernst Dubach,  gerten, und nach weiteren zehn Minuten Ernst Röthlisberger, Madretsch, als erster Amateur. Auch bei der vierten Fahrt (1908) machten wiederum die Aargauer Schwierigkeiten. So war für die Durchfahrt des Kantons eine Minimalzeit von 1 Stunde 45 Minuten festgesetzt worden. Es mag als ein Zeichen für den miserablen Zustand der Strassen gelten, dass alle Fahrer diese Zeit überschritten hatten. Marcel Lequatre entschied auch dieses Rennen wieder

für sich. Nach einem Unterbruch von 18 Jahren erfolgte am 5. September 1926 die fünfte Austragung der Fernfahrt Romanshorn - Gen , die mit einem Sieg von Kastor Notter in 11:27:54 endete.



Romanshorn - Gen . Saccomani und der erste Indépendant Kaspar (rechts) nach dem Rennen.



6. Fernfahrt Romanshorn - Gen . Unser Bild zeigt den Endkampf der Berufsfahrer, den bekanntlich Saccomani vor Heiri Suter und Hans Kaspar (erster Indépendant) zu seinen Gunsten entscheiden konnte.