

Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt
Band: - (1997)
Heft: 3

Artikel: Einer vom Jahrgang 1919
Autor: Kübler, Ferdi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-843414>

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](#)

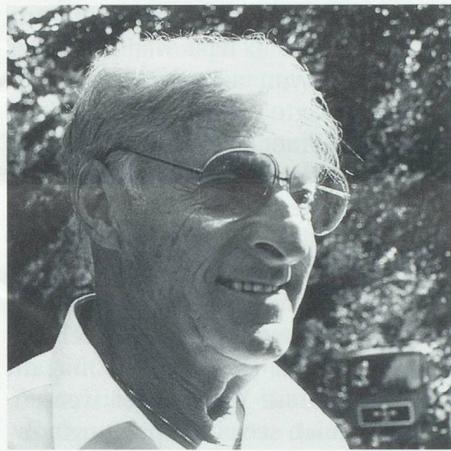
Download PDF: 14.01.2026

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

Einer vom Jahrgang 1919

Begegnung mit Ferdi Kübler

1957. Er hatte gerade seine aktive Karriere beendet, als wir uns für den Radsport zu interessieren begannen. So war er für uns mehr eine Legende – und ist es bis heute geblieben. Und dennoch: als er uns die Tür zu seiner Attikawohnung am Waldrand über Birmensdorf öffnet, ist es, als begegnen wir einem alten Bekannten. Es gibt Menschen, die es einem leicht machen, den Zugang zu ihnen zu finden. Vielleicht ist es ihre Ausstrahlung, ihre Offenheit, ihre Spontaneität und Warmherzigkeit. Ferdi Kübler gehört zu ihnen. Mit seinen 78 Jahren sieht er noch immer blendend aus: sportlich-schlank und braungebrannt. Sein dichtes Haar ist weiss geworden, weiss wie die sommerlichen Kleider, die er an diesem warmen Junitag trägt.



Seine Frau schläft. Sie arbeitet als Hostess und ist vor wenigen Stunden aus Toronto zurückgekehrt. Um sie nicht zu stören, schlägt Ferdi Kübler deshalb vor, das Interview in einem nahen Restaurant durchzuführen.

Akzent: *Es war nicht einfach, diesen Termin zu bekommen, Herr Kübler, Sie sind sehr ausgelastet. Wie bewältigen Sie mit Ihren 78 Jahren Ihr grosses Penum?*

«Wissen Sie, ich bin ein aufgestellter Mensch und immer guten Mutes. Natürlich gibt es auch für mich Niederlagen, klar, aber ich konnte sie bewältigen. Es gelang mir stets, mich wieder neu zu motivieren. Ich habe mein Leben lang positiv gedacht. Es geht nicht immer alles so, wie man will. Dann muss man sagen können, ich will es anders machen, ich muss wieder neu anfangen.»

Während seiner aktiven Zeit hat er jährlich im Training und in Rennen rund 38000 km zurückgelegt, das sind, im Verlaufe seiner Profikarriere, alles in allem 700000 km – oder 16 mal rund um die Welt. Man muss sich das einmal vorstellen.

Was haben Sie nach Ihrer Rennfahrerkarriere unternommen, um fit zu bleiben, und was tun Sie heute dafür?

«Ich war 28 Jahre lang Berufskilehrer in St. Moritz, das war nach meiner Rennfahrerzeit. Ich war in gewissen Hotels Privatskilehrer. Heute ist es aber gefährlich geworden auf den Skipisten und die Unfallgefahr ist grösser. Das gleiche gilt fürs Velofahren. Wir haben so viele Autos auf der Strasse, es ist einfach nicht mehr gemütlich, mit dem Velo zu fahren. Ich habe vor drei Jahren aufgehört, endgültig. Es hat mir sehr weh getan, und ich würde manchmal am liebsten wieder selber auf ein Velo sitzen. Aber wissen Sie, man muss vernünftig mit sich selber werden. Ich bin so viel Velo gefahren, und ich werde jetzt 78. Vor drei Jahren bin ich von einem Auto angefahren worden. Es hat mir zum Glück nichts gemacht, aber ich musste mir sagen: «Aus, Schluss, fertig mit Velofahren. Das nächste mal bist du tot». Jetzt golfe ich. Erst gestern habe ich 18 Holes gespielt. Ich spiele Golf, weil meine Frau auch spielt. Wir finden, dass wir einen Sport betreiben sollten, den beide ausüben können. In der Ehe sollte man einfach etwas gemeinsames tun.»

Ferdi Kübler ist in den Zwischenkriegsjahren aufgewachsen. Es war keine einfache Zeit. 1922, er war damals 3jährig, gab es in der Schweiz 130000 Arbeitslose. Als 10jähriger hörte er vom Börsenkrach in den USA und von der Abwertung des Schweizerfrankens. Seine ersten Lebensjahre verbrachte Ferdi in einem Weiler, der – Ironie des Schicksals – «Radhof» hiess. Ferdi und seine beiden älteren Brüder schliefen zusammen in einem Zimmer: einer auf dem Sofa, die zwei anderen im Bett, der eine mit dem Kopf nach oben, der andere mit dem Kopf am Fussende. Der Beruf machte dem Vater zu schaffen. Er war Irrenwärter (wie man damals Pfleger nannte) in der Psychiatrischen Anstalt Rheinau. Später machte er sich selbstständig und richtete

sich an seinem neuen Wohnort, Marthalen, eine kleine Werkstatt ein, wo der handwerklich begabte Mann Schuhe reparierte, aber auch Velos, Motorräder und Traktoren. Geld war kaum vorhanden. Die Kübler-Buben mussten Hand anlegen: holzen und auf dem Pflanzplatz mitarbeiten. Weil die Kunden ihre Rechnungen verspätet oder in Naturalien bezahlten, fehlte es zuhause oft an Geld. Im Sommer gingen die Buben barfuss zur Schule. Im Winter trugen sie Holzschuhe, an die der Vater aus Gummi von alten Autoreifen Sohlen angebracht hatte und die man mit Zeitungspapier ausfüllte.

Sie hatten keine einfache Jugend, Herr Kübler.

«Das sagen Sie! Ich sage: Das war mein Glück! Es stimmt: Ich habe eine ganz harte Jugend gehabt. Aber ich verdanke dieser Jugend meine Erfolge. Ich habe noch selten jemanden aus reichem Haus erlebt, der Rennfahrer wurde. Das ist ein so harter Sport, da müssen sie so hart mit sich selber sein. Sieben, acht Stunden leiden auf dem Velo, das kann nur einer, der aus armen Verhältnissen kommt, nur so einer wird ein grosser Champion.»

Wann haben Sie sich denn entschieden, Rennfahrer zu werden?

«Ich bin schon immer Velo gefahren. Wissen Sie, schon als Viert- und Fünftklässler habe ich im Dorf am Samstag Velorennen für die Schüler organisiert. Ich habe alles selber gemacht: aus Karton die Nummern gebastelt, welche wir hinten am Velo befestigten. Ich habe es einfach kopiert, wie die das bei richtigen Rennen machen. Und ich wollte immer einmal Rennfahrer werden und den Blumenstrauß hochhalten, ein Käppli und eine Brille tragen!»

Als Sie ein Kind waren, hat es die Tour de Suisse noch nicht gegeben?

«Doch. Im Jahr 1933, da war ich 14jährig. Ich bin damals mit einem alten Damenvelo Richtung Schaffhausen gefahren, um die Tour de Suisse zu sehen. Da kam ein Rennfahrer mit sechs Minuten Vorsprung auf das Feld, der war ganz allein, keine anderen Rennfahrer, keine Autos. Ich fuhr hinter diesem Fahrer her und auf seinem Rücken stand geschrieben «Hutchinson», das war eine Reklame von einer Reifen-Fabrik, und mit meinen 14 Jahren habe

ich geglaubt, der heisse so, und da habe ich gerufen «Hopp Herr Hutchinson, Hopp Herr Hutchinson, Sie können gewinnen!» Da nahm er seine Velopumpe und wollte sie mir über den Kopf schlagen. «Geh weg, du Lümmel!» hat er geschrien. Der Fahrer hiess Karl Altenburg, den kennen bestimmt noch viele ältere Menschen. Ich fuhr also mit meinem alten Velo hinterher, er konnte mich nicht abhängen, bis mich der Direktor der Tour de Suisse aus dem Verkehr zog. Später wurden Altenburg und ich gute Freunde.»

Nach dem Schulaustritt arbeitete Ferdi als Knecht bei einem benachbarten Bauern. Damals bastelte er sich aus alten Rädern, einem Rahmen und anderen Bestandteilen aus der väterlichen Werkstatt ein «Rennrad». Ein Rohr, das er mit der Lötlampe erhitzt und gebogen hatte, gab den «Rennlenker» ab. «Du wirsch nie en Velofahrer», sagte der Vater, «i schla di tot.» und zerstörte das Rennrad in zwei Teile. Darauf zog Ferdi zuhause aus. Heimlich. Bei Nacht und Nebel. Er war 16. Bei einem Bäcker in Männedorf fand er eine Stelle als Ausläufer. Er war jetzt täglich mit dem Velo unterwegs und trug Brot aus und Wähen. Daneben arbeitete er auch in der Backstube. Im Juni 1937 fuhr er sein erstes offizielles Velorennen. Am Start belächelte man den Neuen, der weder über ein Renntrikot noch -schuhe verfügte, sondern in dunkel-

blauen, flatternden Turnhosen und Halbschuhen daher kam.

Sie mussten viele Entbehrungen auf sich nehmen, bis Sie ihr Ziel erreichten. Haben Sie auch an sich gezweifelt?

«Nein. Wissen Sie, ein Rennfahrer verzichtet auf vieles. Er sieht nur den Erfolg. Keine Frauen, kein Alkohol. Ich rauche bis heute nicht, ich hatte keine Vergnügen. Ich war jeweils um 7 Uhr im Bett, morgens um 4 Uhr ging das Training los.»

Es folgten die Kriegsjahre. Ferdi kam als Funker zur Gebirgsinfanterie. Sein Aushebungsoffizier, Oberst Wille, der Sohn des Generals, war auf seinen Wunsch, bei den Radfahrern Dienst zu machen, nicht eingegangen.

Weshalb nicht, Herr Kübler?

«Der Oberst Wille sagte zu mir: «Junger Mann, Sie müssen Sport treiben. Sie sind zu dünn.» Ich entgegnete: «Ich bin der erfolgreichste Amateur-Radrennfahrer in der Schweiz.» «Was sind Sie, Radrennfahrer? Gut, gut, dann gehen Sie zur Infanterie, da lernen Sie auch zu Fuss gehen.» So musste ich nach Fribourg und in die Rekrutenschule. So ist eben das Leben. Ich machte rund 900 Diensttage in der Armee. Wir konnten bis 1946 kaum ins Ausland, die Tore waren zu. Das müssen Sie sich vorstellen: In meiner besten Zeit konnte ich nichts machen, nicht einmal ein kleines Bahnrennen ausserhalb der Schweiz.»

Aber die grosse Zeit von Ferdi Kübler sollte noch kommen. Seine Erfolge sind bekannt: Über 400 Rennen hat er gewonnen, darunter dreimal die Tour de Suisse, zweimal die Tour de Romandie, die Tour de France, die Strassenweltmeisterschaft, unzählige Classiques, darunter das härteste Eintagesrennen: Bordeaux – Paris, 582 km auf dem Rad, die zweite Rennhälfte hinter einem Derny-Motorrad.

Was war für Sie selber der grösste Erfolg?

«Ich glaube, jeder Rennfahrer, der Profi ist, möchte einmal die Tour de France gewinnen. Die Tour de France ist das Grösste. Und dann, wenn er noch Weltmeister wird, wie ich im folgenden Jahr, dann ist dies die Krönung der Karriere.»

Die Frage ist wohl unvermeidlich. Zu Ihrer Zeit war die Schweiz gespalten in Kübler-Fans und eine «Koblet-Gemeinde». Wie war damals – und später Ihr Verhältnis zu Hugo Koblet?



Kübeler pflegt den gestürzten Koblet
(Tour de France 1954)

«Ja, das war eine ganz wunderbare Zeit. Wir haben einander grosse Duelle geliefert, aber fair und sportlich. Wir brauchten einander. Ich glaube, ohne Hugo hätte ich diese Erfolge gar nicht gehabt, und er ohne mich auch nicht. 1950 gewann er die Tour de Suisse, ich wurde 4., er gewann den Giro, ich wurde wieder nur 4. Jetzt war Hugo der Grösste, und von mir sprach man nicht mehr. Da sagte ich mir, wenn ich jetzt die Tour de France gewinne, dann komme ich wieder hoch. Gesagt – getan. Ein Jahr später gewann Hugo die Tour de France, in unglaublicher Manier, also war er wieder oben und ich erneut unten. Mein Vorjahressieg war bereits vergessen. Man redete und schrieb nur noch von ihm. Da sagte ich mir, du musst in Varese Weltmeister werden. Ich habe mich sechs Wochen unglaublich vorbereitet und ich wurde Weltmeister. Wir hatten ein gutes Verhältnis, Hugo und ich, aber wir haben einander nichts geschenkt. Genau das braucht der Sport, Zweikämpfe, die sauber sind und fair.»

Der Radrennsport in den «goldenenden Jahren» war wohl ungleich viel härter als heute. Wo heute bei einem Defekt der Materialwagen innerhalb von Sekunden dem Fahrer ein Ersatzvelo zur Verfügung stellt, mussten seinerzeit die Rennfahrer selber ein neues Collé aufziehen. Ersatzpneu, Flickzeug und Pumpe gehörten zur Ausrüstung der Athleten. Es gab auch noch keine Fabrikmannschaften, von denen die Fahrer bezahlt wurden. Der Lohn bestand aus den Siegesprämien. Um sein Auskommen zu haben, musste man ständig sein Bestes geben.

Der Radrennsport damals lebte von den Duellen der «Giganten der Land-



Ein «Riesenrennfahrer» – Ferdi am Ligeronsee Zeitfahren 1950.

strasse». Es waren ja nicht nur Kübler und Koblet, die sich mit ihrer Rivalität gegenseitig zu Höchstleistungen antrieben. In Italien waren es Bartali und Coppi, in Frankreich Robic und Bobet. Viele von ihnen sind tot.

Sie haben in Ihrem Leben sehr viele wichtige Leute getroffen, zum Beispiel General Guisan. Welches war für Sie die wichtigste Begegnung?

«Das war mehr als nur eine. Schauen Sie, als ich nach Südamerika kam, da war Juan Peron Staatspräsident, der schenkte mir den argentinischen Pass. Ich bin argentinischer Ehrenbürger. Und dann war ich drei Jahre lang Privatskilehrer von Bundesrat Gnägi. Wir wurden sogar Freunde. Und der deutsche Bundesbankpräsident Karl Otto Pöhl fuhr fünf Jahre zusammen mit Fritz Leutwiler, unserem Nationalbankpräsidenten, bei mir Ski. Das hat mir grosse Freude gemacht. Dann kam Eddy Merckx zweimal und lernte bei mir Skifahren. Der konnte das sofort, er hatte überhaupt keine Angst. Noch heute spricht er davon, wenn ich ihn treffe. «Ferdi, weisst du noch, wie wir auf die Parsenn gegangen sind und aufs Jakobshorn», daran erinnert er sich heute noch, das ist doch wunderbar.»

Was geht in Ihnen vor, wenn Sie den heutigen Radrennsport betrachten? Das viel professionellere Umfeld?

«Der Radsport heute ist nicht zu vergleichen mit demjenigen unserer Zeit. Die Etappen sind kürzer geworden und dadurch schneller, die Eintagerennen auch. Es gibt besseres Material, dasselbe gilt auch für die Ernährung und die medizinische Betreuung. Aber auch heute muss einer seriös leben, wenn er Erfolg haben will. Man fährt mehr für eine Mannschaft als damals. Der Directeur sportif bestimmt weitgehend, welche Rennen man fahren muss oder darf. Wir konnten noch selber entscheiden, wo wir fahren wollten. Heute geht es eben um viel Geld, dem müssen sich die Fahrer unterordnen. Es ist ja schön, dass sie mehr verdienen. Ich mag es ihnen gönnen. Jeder Bürolist verdient mehr als früher und so ist es auch beim Sport. Manchmal geht es allerdings ein wenig zu weit. Die Firmen, bei welchen die Fahrer angestellt sind, verlangen zu viel. Das ist doch nicht richtig, dass man 150 000 Franken jener Firma, die sich eine Sportgruppe hält, hinblättern muss, nur damit Zülle als Schweizer in

der Schweiz fahren darf. Irgendeinmal sagen die Sponsoren, jetzt ist fertig, das hat doch mit Sport nichts mehr zu tun.»

Viele Berufssportler schaffen den Schritt vom Rampenlicht der Öffentlichkeit in die Anonymität nicht zurück. Man kennt jene tragischen Fälle von ehemaligen Stars, die nach ihrer Sportkarriere den Tritt nicht gefunden haben. Wenn wir heute dem 78jährigen Ferdi Kübler gegenübersetzen, will uns scheinen, dass die Art und Weise, wie er sich mit 38 Jahren eine neue Existenz aufbaute, ebensohoch zu bewerten sei wie seine Rennfahrerkarriere.

Als Sie anno 1957 mit dem Radrennsport aufhörten, hatten Sie da genug Geld, um sich «zur Ruhe zu setzen» oder waren Sie darauf angewiesen, weiter Geld zu verdienen?

«Natürlich. Wir hatten keinen regelmässigen Lohn damals. Wir mussten noch jeden Franken herausfahren, es gab lediglich Leistungsprämien. Heute haben die grossen Fahrer garantierte Einnahmen in Millionenhöhe. Als ich aufhörte, hatte ich zwei eigene Häuser, in Zürich ein 12-Familienhaus und in Adliswil ein Zweifamilienhaus, in dem ich gewohnt habe. Das habe ich mir erworben. Wir hatten nicht Millionen verdient, wir konnten einfach gut davon leben. Aber was ich verstanden habe, ist aus der Rennfahrerzeit eine Brücke zu schlagen ins Leben. Ich sagte mir, du bist nicht mehr der Star auf dem Podest, du gehörst jetzt wieder zum Volk, du musst eine zweite Karriere aufbauen und das ist mir gelungen. Ich bin nun schon seit 30 Jahren im Organisationskomitee der Tour de Suisse, für die ich viele Verträge abschliesse. Das ist eine anspruchsvolle Arbeit, die mir aber Spass macht. Wir müssen 3,8 Millionen Franken Sponsorenbeiträge hereinholen, damit wir die Tour de Suisse überhaupt starten können.»

Vielleicht ist es ja das, was ihn zum «Ferdi National» werden liess: Andere wurden in bessere, stabilere soziale Verhältnisse hineingeboren. Sie hatten zum Teil auch mehr Talent. Das besondere an Ferdi Kübler war der Wille, der unbändige Wille des armen Buben aus dem Zürcher Unterland, aus seinem Talent das Allerbeste zu machen. Seine Bereitschaft zu kämpfen, die Herausforderungen eines nicht immer freundlichen Schicksals anzunehmen, die Härte sich selber gegenüber, ohne dabei seine Liebenswürdigkeit zu verlieren. Die

Neidlosigkeit, mit der er seinen Nachfolgern, die ihrem Beruf unter günstigeren Bedingungen nachgehen können, auch die finanziellen Erfolge gönnt.

Herr Kübler, heute, aus der Sicht des bald 80jährigen – würden Sie denselben Weg einschlagen?

«Ich sage oft, wenn ich noch einmal auf die Welt kommen würde, dann würde ich wieder Rennfahrer. Ich habe das geliebt: die Vorbereitungen auf ein Rennen, das Leiden und Kämpfen auf der Strasse. Das war etwas sehr Schönes.»

Für Sie gelesen

Erinnern Sie sich noch an die «Giganten der Landstrasse»?: Gino Bartali, Fausto Coppi und vor allem an die Duelle der beiden K – Kübler und Koblet? Wissen Sie noch, wie sich eine ganze Nation spaltete in «Kobletisten» und «Küblerianer»?

Das waren noch Zeiten

heisst das Buch des Weltwoche-Journalisten Hanspeter Born über die goldenen Jahre des Schweizer Radrennsportes. Wir erleben noch einmal die grossen Siege von «Ferdi National» an der Tour de Suisse, seinen Triumph an der Tour der France 1950 und seinen Gewinn an der Weltmeisterschaft in Varese im folgenden Jahr. Das Buch ist aber mehr als nur ein Stück Sportgeschichte. Hanspeter Born zeigt uns Ferdi Kübler nicht nur in seinen Siegen und Niederlagen, er schildert ihn auch in seinem Verhältnis zu seinen Rivalen. Am schönsten sind aber wohl jene Kapitel, in denen wir nachvollziehen, wie ein junger Mensch, aufgewachsen in den Zwischenkriegsjahren, erwachsen geworden während des Krieges, an sich arbeitet, um jenes Talent, das er hat – in seinem Fall das Velofahren – zur Entfaltung zu bringen. Jedes Volk braucht seine Helden, und Ferdi Kübler verkörperte die typischen Stärken und Schwächen der Schweizer in der Nachkriegszeit. Das war es wohl, was seine bis heute ungebrochene Popularität ausmacht. Er, der arme Bub aus dem Zürcher Unterland, der sich mit unbändigem Ehrgeiz und eisernem Willen zu einem der grössten Radrennfahrer aller Zeiten hocharbeitete.

Hanspeter Born, *Das waren noch Zeiten*, Weltwoche-ABC-Verlag